6/17
Nur € 4,90

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 6
Juni 2017
66. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Dänemark 56,00 DKK
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:
- *85 von Roco*
- *V 180 von Piko*
- *ALP45-DP von Atlas*
- *CS 3 von Märklin*

Werkstatt:
- *Ganz neu: Kleben mit UV-Licht*
- *Spektakuläre Brücke im Eigenbau*

Teure Kunstbauten
Entlang der Bankrottmeile

Die Tender-44
Dampflokbaureihe 85

60 Jahre bewährte Zugpferde
Die DB-Einheits-E-Loks

DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen

Gefördert aus Mitteln des Freistaates Sachsen

Ihre Wegweiser durch das Dampfbahn-Land Sachsen:



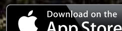


Kataloge, Kursbuch und Faltkarte kostenfrei bestellbar unter: www.dampfbahn-route.de

In diesem Jahr feiert die Preßnitztalbahn den 125-jährigen Streckengeburtstag und das 25-jährige Jubiläum der Museumsbahn mit einem vielseitigen Veranstaltungsprogramm.
Foto: Thomas Schwarze

DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen für unterwegs









www.dampfbahn-route.de

SOEG mbH - Projekt DAMPFBAHN-ROUTE • Am Alten Güterboden 4 • 01445 Radebeul
Telefon: 0351 2134440 • E-Mail: info@dampfbahn-route.de

facebook.com/dbrsachsen

Zittauer Schmalspurbahn

täglich mit Dampf ins Gebirge!

Sachsens attraktivste
Schmalspurbahn



Bahnhofstraße 41 • 02763 Zittau • Telefon: 03583 540540
Internet: www.zittauer-schmalspurbahn.de

Wilder Robert
Döllnitzbahn

Stadtfest Oschatz
10./11. Juni
Wiedereröffnung Strecke Kemmlitz
(vorerst bis Kemmlitz Ort)



Bahnhofstraße 6 • 04769 Mügeln • Telefon: 034362 32343
Internet: www.doellnitzbahn.de



12 Einheitlich elektrisch

Äußerlich eher unscheinbar, doch alles andere als uninteressant: Vor 60 Jahren betraten die Einheits-Elektroloks der Baureihen E 10 und E 40 das Feld der Zugförderung bei der Bundesbahn.



Titel: H0-Modelle von Märklin und Roco
Foto: Jörg Chocholaty



28 Steil nach oben mit der 85

Ihr war keine Steigung zu anspruchsvoll: Ein Rückblick auf die Geschichte der Baureihe 85.



50 Ein erleuchtendes Erlebnis

Mit UV-Licht kleben Zahnärzte schon länger. Nun gibt es die Technik auch für Modellbauer.



80 Klein und ausgesprochen fein

Matthias Teufert stellt sein H0-Bahnbetriebswerk für minimale Platzverhältnisse vor.



FOTO: ALEXANDER BAUER

EC 191 Zürich – München durchfährt am Sonntag, 9. April 2017, mit 218 460 (Westfrankenbahn) und 421 (Südostbayernbahn) den Bf Stetten, dessen Formsignale im September verschwinden.

LIEBLINGSLOK UNTERWEGS

Die Zeiten ändern sich

☐ Die ozeanblau-beige 218 360, genannt „Conny", der DB Regionetz Westfrankenbahn war im April im Leiheinsatz bei der Regionetz-Schwester Südostbayernbahn (SOB). Nach Einsätzen rund um Mühldorf trat am vergangenen Wochenende das ein, was Eisenbahnfreunde nicht zu träumen wagten, aber dennoch insgeheim hofften: Vom 7. bis 11. April 2017 kam die Maschine im Umlauf der Mühldorfer SOB-218 für DB Fernverkehr zum Einsatz und bespannte jeweils in Doppeltraktion mit 218 421 bis Lindau die Eurocity-Züge von München nach Zürich. Verbunden mit herrlichem Frühlingswetter ergab sich vor allem auf der eingleisigen Strecke Buchloe – Memmingen – Hergatz – Lindau, die ja demnächst ICE-tauglich modernisiert und elektrifiziert werden soll, noch einmal die vielleicht letzte Möglichkeit, den nostalgischen Sonderling vor passender Eisenbahninfrastruktur mit Formsignalen und abschnittsweise noch vorhandener Telegrafenleitung quasi als bunten Farbtupfer abzulichten. Zwischen Mindelheim und Memmingen laufen bereits die Bauarbeiten für den ESTW-Anschluss. Dadurch werden die Bahnhöfe Stetten (Schwab) und Sontheim (Schwab) spätestens im September ihre noch vorhandene mechanische Signaltechnik verlieren.

Es mutet einem Eisenbahnfreund wie mir, der in den 1980er- und frühen 90er-Jahren des vorigen Jahrhunderts seine ersten fotografischen Schritte gemacht hat, schon etwas seltsam an, einer Lokomotive in dieser Farbgebung nachzujagen, zeigten sich in jener Zeit doch die meisten Triebfahrzeuge der damaligen Bundesbahn, einschließlich eines Großteils des Wagenparks, in diesem damals wenig beliebten Farbkleid. Ausgenommen davon waren nur die Uerdinger-Schienenbusse und einige wenige Diesel- und Elektrolokomotiven.

Die Bahnwelt ist heutzutage dank der zahlreichen Privatverkehre sehr viel bunter geworden. Fakt ist aber auch, dass die hiesige Staatsbahn gerade bei den Triebfahrzeugen, sogar bei vielen Personen- und auch Güterwaggons, noch nie ein Farbkonzept so kompromisslos durchgezogen hat wie das aktuelle Verkehrsrot.

Deshalb sind Einsätze, wie jener der ozeanblau-beigen 218 360 im Regelverkehr der DB AG, heute umso bemerkenswerter und wirklich auch eine kleine Sensation – tempora mutantur!

Alexander Bauer

ÖCHSLE SCHMALSPURBAHN

Neue Gleise

☐ Seit Ende Januar bestimmen Baumaschinen das Bild an großen Teilen der Öchsle-Strecke. Auf insgesamt neun Kilometern erstreckt sich der Sanierungsabschnitt auf den Gemarkungen Warthausen und Maselheim. Nachdem 2010 ein Gleiskilometer und 2012 weitere 2,8 Kilometer auf der Gemarkung Ochsenhausen saniert wurden, sind die jetzigen Arbeiten das letzte große Stück der Streckenerneuerung, die für den weiteren Öchsle-Betrieb unabdingbar ist. Komplett neue Gleise erhält die Schmalspurbahn nun auf einer Länge von 1,9 Kilometern in zwei Abschnitten. Insgesamt sechs Bahnübergänge müssen dabei wieder eingerichtet werden. Ein eisenbahnhistorisches Kleinod ist eine Brücke in Äpfingen, die aus der Anfangszeit des Öchsle (1899) stammt. Die genietete Stahlkonstruktion im Originalzustand wurde entrostet und neu beschichtet, bevor die neuen Gleise darüber verlegt wurden.



FOTO: THOMAS FREIDANK

Ab dem Saisonstart am 1. Mai ist es soweit – die erneuerte Strecke gehört dann wieder den Dampflokomotiven.


FOTO: KARSTEN FUCHS

■ *95 1027 war am 14. April 2017 mit drei Kalkkübelwagen sowie einem Gepäck- und Begleitwagen im Rahmen einer Fotozugveranstaltung im Bereich Blankenburg im Harz unterwegs. Rauchkammer voraus verkehrte der Güterzug bei seiner ersten Fahrt nach Halberstadt. Später wurde auch die Rübelandbahn befahren.*

MUSEUMSBAHN

SVT unterwegs

☐ Eine Rarität des deutschen Schienenverkehrs konnten Eisenbahnfreunde am 8. April 2017 auf der Frankenwaldrampe sehen. Der Schnelltriebwagen 137 234 „Leipzig“ aus den 1930er-Jahren wurde in Richtung Bodensee transportiert und passierte dabei die historische Frankenwaldlinie. Noch fahren dort die Nachfolger der SVT, die IC und ICE der DB AG. Ab Planwechsel im Dezember 2017 läuft der Fernverkehr über die Neubaustrecke via Erfurt (siehe S. 22). Ab 1938 hatte die damalige Reichsbahn hier zwei Linien des Triebwagen-Schnellverkehrs installiert. Täglich fuhren die SVT von Berlin nach München und Stuttgart und zurück über den Frankenwald-Kamm. So kehrte nach Jahrzehnten ein solcher SVT wieder auf diese frühere Stammstrecke zurück. Die erhaltenen SVT sind mittlerweile gutbehütete Museumsstücke und nicht oft in freier Wildbahn zu sehen. Anlass der Fahrt war eine Einladung des Zeppelin-Museums Friedrichshafen, das an Ostern den SVT dort präsentierte. Ein passender Ort, denn das Museum befindet sich im ehemaligen Hafenbahnhof.


FOTO: STEFAN WINKLER

Der SVT wurde für die Überführung von der ehemaligen DB AG-Lokomotive 218 105 gezogen, die in den TEE-Farben lackiert ist.

EINE SCHÖNE ÜBERRASCHUNG


Stefan Alkofer

Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof: Ich komme aus Dortmund von der Intermodellbau, warte auf meinen Anschlusszug Richtung München, als ein Mann mit ausgewachsenem Hartschalenkoffer im Schlepp auf mich zukommt und meint: „Guten Tag, Sie sind doch Herr Alkofer!“

Ich bin froh, meinen verdutzten Blick, nicht selbst gesehen zu haben. „Oh Gott, woher kennt mich diese Person? Muss ich sie auch kennen?“, schoss es durch meinen Kopf.

Dankenswerterweise klärte mein Gegenüber die Situation umgehend auf: Er sei seit langem Leser des MODELLEISENBAHNER und kenne mein Gesicht aus dieser Rubrik.

Am Ende war ich nicht unglücklich, dass sich mein Zug ein paar Minuten verspätete und wir so die Gelegenheit zu einem sehr angenehmen kurzen Gespräch hatten. Darüber, dass er soeben von einem mehrwöchigen beruflichen Brasilienaufenthalt zurückgekommen sei, über die Eisenbahn in Brasilien, die DB AG und natürlich über den MEB, mit dem er zu meiner Erleichterung insgesamt doch sehr zufrieden sei.

Ein wirklich netter Moment an diesem Sonntagnachmittag und ich bin dankbar, dass der Herr mich ansprach. Keine Selbstverständlichkeit – ich wüsste nicht, ob ich es an seiner Stelle getan hätte.

Heute ärgere ich mich nur, dass ich den Namen meiner Kurzzeit-Bekanntschaft wieder vergessen habe. Falls wir uns eines Tages erneut begegnen, verzeihen Sie es mir bitte.


FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Um auf Kundenwünsche schnell reagieren zu können, produziert Siemens seit längerem Vectron-Loks auf Vorrat. Diese wurden bislang auf geschützten Abstellgleisen im Münchner Umland hinterstellt. Mittlerweile wird nun auch ein Abstellgleis in Hagen dafür genutzt. In den letzten Wochen überführte die Firma Railadventure in mehreren Lokzügen Vectrons diverser Bauarten dorthin. Da Railadventure im Auftrag der DB AG auch regelmäßig Fernverkehrszüge überführt, nahm einer dieser Lokzüge kurzerhand auch 101 119 samt ICE-403 010 von München bis Nürnberg mit an den Haken. Einige Vectrons aus diesem Lokzug wurden bereits wenige Tage später an die Nutzer MRCE und TXL übergeben.


FOTO: FELIX SERAPHIN

Seit ein paar Jahren rollt der Zementzug der Mitteldeutschen Eisenbahn GmbH (MEG) Rüdersdorf – Regensburg wieder direkt übers Vogtland und Oberfranken. Geschichte ist hingegen die Bespannung mit Loks der Baureihe 232. Auf dem Dieselabschnitt Hof – Regensburg setzt man mittlerweile eine moderne Class 77 ein. Am 10. April 2017 durchfährt 266 442 der MEG den Bahnhof Wunsiedel-Holenbrunn und wird bald Marktredwitz erreichen.

ZWISCHENHALT

Der Landkreis Böblingen und der spanische Hersteller CAF haben kurz vor Ostern den Vertrag über die Lieferung von neun E-Triebzügen für die Schönbuchbahn unterzeichnet.

Siemens und Bombardier loten angeblich hinter verschlossenen Türen intensiv die Zusammenlegung der Bahnsparten aus – sei es über ein Joint Venture oder eine Fusion.

Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland kündigte an, in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) den Betrieb der umfangreichen S-Bahn Köln in einem oder mehreren wettbewerblichen Verfahren vergeben zu wollen.

DB Regio hat bei Alstom Ende März Aufträge über insgesamt 53 Coradia-Continental-Triebzüge erteilt. Diese Fahrzeuge sind für zwei Wettbewerbsnetze vorgesehen: zum einen für die S-Bahn Nürnberg und zum anderen für das Netz RE 8/RB 33 in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz.

Stadler und die ungarische Bahngesellschaft MÁV-Start haben am 12. April 2017 einen Rahmenvertrag über den Kauf von 40 elektrischen sechsteiligen Doppelstocktriebzügen unterschrieben.

Die Bahnindustrie in Deutschland erreichte 2016 mit 11,8 Milliarden Euro wieder ein hohes Umsatzniveau. Insbesondere der Export erwies sich mit gut sechs Milliarden Euro als sehr umsatzstark, es wurde ein Plus von 5,2 Prozent erreicht.


FOTO: FRANK HEILMANN

Lok ST 44-1242 vor einem Güterzug von Wegliniec über Zgorzelec Miasto (KBS 260) nach Luban am 26. Februar 2017.

POLEN

Elektrifizierung Wegliniec – Zgorzelec

☐ In Polen plant der polnische Infrastrukturbetreiber PKP PLK (Polskie Linie Kolejowe S.A.), in naher Zukunft die 27 Kilometer lange Strecke (KBS 260) Wegliniec (Kohlfurt) – Zgorzelec (Görlitz-Moys) zu elektrifizieren. Dabei ist derzeit nicht ausgeschlossen, dass die Elektrifizierung bis in den Bahnhof Görlitz über den Neißeviadukt verlängert wird. Der Bahnhof Zgorzelec (Görlitz-Moys) als Teil der Schlesischen Gebirgsbahn war von 1923 bis 1945 schon einmal elektrifiziert. Laut derzeitigem Planungsstand soll die Elektrifizierung von Wegliniec bis Zgorzelec im Dezember 2020 abgeschlossen sein.

NRW – NIEDERLANDE

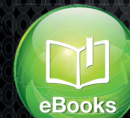
Wieder möglich

☐ Von Emmerich nach Arnheim, ohne den Umweg über Oberhausen: Abellio macht es möglich, denn der RE 19 verkehrt im VRR nun zwischen Düsseldorf und Arnhem Centraal. Bisher musste man, egal ob man in Emmerich direkt an der Grenze zu Holland wohnte oder in Voerde, Wesel oder Dinslaken, tatsächlich zurück bis Oberhausen fahren, um dann dort als einzige Möglichkeit den ICE zu nehmen, wenn man in die Niederlande reisen wollte. Das ist nun anders. Abellio hat es geschafft, alle Hürden zu nehmen und fährt nun über die Gleise der NS. Allein drei Zugsicherungssysteme (PZB, ATB und ECTS) muss der Triebwagen besitzen, denn es geht ein paar Kilometer über die Betuwe-Linie. Die Flirt-Triebwagen von Stadler müssen zudem für drei Spannungssysteme ausgelegt sein: 1500 V Gleichstrom sowie 15 000 und 25 000 V Wechselstrom. Nachdem die Personalschulungen sprachlich und fachlich abgeschlossen waren, konnte es im Stundentakt losgehen. Die neue Verbindung soll die Autobahn A 3 entlasten und so dem Umweltschutz dienen. In touristischer Hinsicht verspricht sich die Vertreterin der Provinz Gelderland gegenseitigen Besuchsverkehr, mal ganz abgesehen von den Erleichterungen für Berufspendler. Geplant ist es, auch in Elten wieder einen Haltepunkt einzurichten. Nach Emmerich hält der Zug noch in Zevenaar, bevor er Arnheim erreicht. Ab Arnheim ist nun auch der Flughafen Düsseldorf in zirka 100 Fahrminuten zu erreichen.


FOTO: BERND PIPLACK

Am 6. April 2017 fand die Premierenfahrt für geladene Gäste statt.

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] Modell Eisen Bahner MIT GRATIS DOWNLOADS





JETZT ZUM KENNENLERNEN!
Unsere digitalen Bibliotheken

Vergriffene und aktuelle Magazine und Bücher gibt‘s als eBook im VGB-Online-Shop oder im BAHN-Kiosk für Tablets und Smartphones.

NEU:



Alle MEB-Sonder-, Spezial- und Extra-Ausgaben

AB SOFORT ZUM HERUNTERLADEN ALS EXZELLENTES EBOOK!



✓ Intuitiv und einfach zu bedienen
✓ Praktische Zoomfunktion
✓ Jederzeit verfügbar auch ohne mobiles Internet/WLAN

eBooks sind im VGB-Online-Shop erhältlich (Registrierung erforderlich). Für alle PCs und Macs, Notebooks und Tablets mit pdf-Anzeigeprogramm

Der BAHN-Kiosk ist als App gratis im AppStore für iPad und iPhone und im Google-play-Store für Tablets und Smartphones (Android) verfügbar.

BAHN-Kiosk und eBooks bilden zwei Archive, die gleichzeitig und nebeneinander genutzt werden können. Die Inhalte der Archive können jedoch nicht vom BAHN-Kiosk auf die eBooks und umgekehrt übertragen werden.



www.facebook.de/vgbahn

Kompetenz aus Leidenschaft.
Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · www.vgbahn.de

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.


FOTO: FABIAN ERNST

☐ In Maschen hat die Railadventure-103 222 am 17. April die Vectron-Lokomotiven VR 3308, 3306 und 3307 als DbZ 80576 von München-Allach nach Lübeck Hgbf am Haken. Da die Vectrons über Breitspurdrehgestelle verfügen, wurden diese auf sogenannten Loco Buggies befördert. Diese ermöglichen eine unkomplizierte Überführung von Fahrzeugen, die nicht in der deutschen Regelspurweite (1435 Millimeter) fahren können. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Konstruktion beträgt 60 km/h. Von Lübeck aus ging die Reise per Fähre weiter. Wir wollen von Ihnen wissen, für welches Land die modernen Siemens-Loks bestimmt sind.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 2017 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete: „Chemnitz-Hilbersdorf". Gewonnen haben: Strempel, Gerhard, 03046 Cottbus; Heß, Lorenz, 88447 Warthausen; Lisson, Ingrid, 29549 Bad Bevensen; Kerbitz, Günter, 46485 Wesel; Albrecht, Werner, 01445 Radebeul; Knoll, Lukas, 1020 Wien; Bieber, Klaus, 64720 Michelstadt; Stettin, Felix, 01877 Bischofswerda OT Großdrebnitz; Werner, Reinhard, 04931 Mühlberg (Elbe); Kahlich, Franz, 85221 Dachau; Schreiber, Dieter, 36452 Kaltennordheim; Pommerenke, Albert, 53179 Bonn; Lotze, Gerd, 01219 Dresden; Hinsche, Wolf-Holger, 73733 Esslingen (Neckar); Unger, Carsten, 09117 Chemnitz; Hoffmann, Mike, 04155 Leipzig; Stein, Michael, 41334 Nettetal; Koch, Kurt, 14167 Berlin; Barth, Reiner, 09430 Drebach; Braatz, Dirk, 37574 Einbeck.

NRW

Stress in Wuppertal

☐ Im Raum Wuppertal fanden vom 7. bis 24. April 2017 umfangreiche Bauarbeiten statt. Neben Vorbereitungen für die Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerkes (ESTW) Wuppertal wurden auch Gleise und Weichen erneuert sowie Modernisierungsarbeiten an den Stationen Wuppertal Hbf und Hochdahl durchgeführt. Für diese Arbeiten wurde der Eisenbahnknoten Wuppertal während der Osterferien komplett gesperrt. Gleichzeitig wurden im Rahmen dieser Maßnahme Gleise der Strecken Ennepetal – Hagen und Hamm (Westf) – Bönen erneuert. Wegen der Baumaßnahmen im Raum Wuppertal verkehrten auf der teilweise viergleisigen Strecke Wuppertal-Oberbarmen – Wuppertal Hbf – Gruiten (Streckenverzweigung) und weiter Richtung Düsseldorf-Gerresheim (– Düsseldorf Hbf) beziehungsweise Solingen Hbf (– Köln) auf einer Distanz von etwa 25 Kilometern keine Züge. Die Dimension der Maßnahme wird deutlich, wenn man exemplarisch für Wuppertal Hbf die Zahl der stündlichen Abfahrten betrachtet. Gemäß Regelfahrplan fahren pro Stunde 26 Züge ab. Während der Baumaßnahme entfielen sämtliche Züge; stattdessen fuhren pro Stunde 23 Busse des Schienenersatzverkehrs (SEV). Es ist davon auszugehen, dass zahlreiche Fahrgäste, die sonst im Wuppertaler Binnenverkehr (immerhin acht Bahnhöfe respektive Haltepunkte in der Talachse) den Zug nutzen, auf die Wuppertaler Schwebebahn ausgewichen sind. Neben SEV-Linien, die an allen Bahnhöfen hielten, wurden auch SEV-Schnellbuslinien eingerichtet, etwa von Wuppertal-Oberbarmen ohne Halt nach Düsseldorf Hbf. Die planmäßige Busfahrzeit für diese 30 Kilometer lange Strecke (Luftlinie) betrug 48 Minuten. Während der Sommerferien vom 16. Juli bis 30. August 2017 wird eine weitere Totalsperrung des Knotens Wuppertal erfolgen.


FOTO: ROLAND WIRTZ

111 111 verlässt mit dem umgeleiteten RE 4 (Dortmund – Wuppertal-Oberbarmen) den Linderhauser Tunnel an der S-Bahn-Strecke Hagen – Gevelsberg West – Schwelm. Planmäßig fahren nur S-Bahnen und einzelne Güterzüge durch diesen Tunnel.

SP 9010

Und sie bewegt sich (doch)!

☐ Am 28. Februar 2017 war es endlich so weit: SP 9010, die zurzeit in Restaurierung befindliche letzte vorhandene Krauss-Maffei-ML 4000 C'C', bewegte sich in der Werkstatt der Niles Canyon Railway (NCRy) in Kalifornien erstmals wieder aus eigener Kraft. Bereits zehn Tage zuvor war es der Mannschaft der Pacific Locomotive Association (PLA) gelungen, den Maybach-MD 870-Dieselmotor nach fast 49 Jahren Abstellzeit erfolgreich wieder in Betrieb zu nehmen, nachdem ein erster Startversuch im Dezember vergangenen Jahres aufgrund eines Lochs in der Auslassöffnung des Turboladers abgebrochen werden musste. Nach der Beschaffung neuer Drehgestelle und Kardanwellen wurde damit ein weiterer Meilenstein auf dem Weg der vollständigen Inbetriebnahme dieser einmaligen Lokomotive erreicht. Derzeit kann die Maschine nur wenige Meter bewegt werden, da die Wasserpumpe noch aus einem externen 220 V-Stromnetz fremdgespeist wird, also quasi noch an der Leine hängt. Dies wird, zusammen mit der Wiederherstellung der Kühlanlage, in der nächsten Zeit beseitigt, und dann kann auch das Voith-Turbogetriebe L 830 rU endlich seine volle Leistungsfähigkeit beweisen. Nähere Informationen zu diesem Projekt, über das der MODELLEISENBAHNER bereits mehrfach berichtet hat, finden sich im Internet unter http://sp9010.ncry.org/


FOTO: DEXTER DAY

Nur kurz war beim ersten Anlassen nach fast 49 Jahren eine Rauchwolke über dem Maybach MD 870 der SP 9010 zu sehen. Bereits wenige Minuten später lief der Motor rußfrei.

BAHNINDUSTRIE

Zulassung erteilt

☐ Alstoms Hybrid-Rangierlokomotive Prima-H3 erhielt die EBA-Zulassung für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h in Deutschland. Dies ermöglicht den Einsatz auf Hauptstrecken. Die Prima-H3 ist die einzige dreiachsige Rangierlokomotive, die diese Geschwindigkeit erreicht, somit kann sie problemlos in den regulären Schienenverkehr integriert werden. Prima-H3-Lokomotiven verkehren mittlerweile unter anderem für Volkswagen, Deutsche Bahn AG, Audi, „InfraLeuna“, Mitteldeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (MEG) und Chemion. Die Prima-H3 verbraucht im Vergleich zu herkömmlichen Rangierloks 50 Prozent weniger Kraftstoff und hat einen um bis zu 70 Prozent geringeren Stickstoffdioxidausstoß. Ihr 350 kW-Dieselmotor erfüllt die Abgasnorm-Stufe III B und wurde im Hinblick auf zukünftige Abgasnormen entwickelt. Die Prima-H3 bewältigt zwischen 50 und 75 Prozent ihrer Einsatzzeit im Batteriebetrieb. Damit ist emissionsfreier Schienenverkehr, zum Beispiel in Innenstädten oder Produktionshallen, möglich.

Wir lassen ihren Kindheitstraum wahr werden:

Lokführer und Herrscher über 8700 PS

Wir bieten interessante Umschulungsmöglichkeiten.
Voraussetzung: abgeschlossene Berufsausbildung, psychologischer Eignungstest und medizinische Tauglichkeit.

Neugierig geworden? Dann kontaktieren Sie uns und vereinbaren Sie einen Beratungs- und Vorstellungstermin.

IGE
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr

Eisenbahn ist unsere Leidenschaft. Seit über 30 Jahren.
Ihr zuverlässiger Partner im internationalen Eisenbahnverkehr.

www.ige-bahn.com

WALDEISENBAHN MUSKAU

Feierliche Einweihung

☐ Nach eineinhalb Jahren Bauzeit konnte am 13. April 2017 der neu errichtete Streckenabschnitt vom Abzweig Mühlrose bis zum neuen Endbahnhof Weißwasser Schwerer Berg eröffnet werden. Die Muskauer Waldeisenbahn (WEM) wächst damit um 3,3 Kilometer. Diese entlang der Kante des Nochtener Braunkohle-Tagebaus führende Neubaustrecke finanzierte das Bergbauunternehmen Vattenfall (seit 2016 LEAG) als Ausgleich für die ehemalige „Tonbahn". Deren 2,5 Kilometer messender und schon vor längerer Zeit rückgebauter Abschnitt Richtung Tongrube Mühlrose musste der nordwestlichen Ausdehnung des Nochtener Abbaufeldes geopfert werden. Neben dem von Vattenfall/LEAG unterstützten Neubauabschnitt sanierten Mitarbeiter der WEM auch Teile der Zulaufstrecke zwischen dem Abzweig Kromlau und dem Beginn der neuen Strecke am Abzweig Mühlrose. Dies war Voraussetzung für einen sicheren und regelmäßigen Betrieb auf der nun insgesamt elf Kilometer langen Tonbahn. Zur viertägigen Eröffnungsfeier wurde ein intensives Programm mit insgesamt vier Zuggarnituren geboten. Dabei kam neben zwei weiteren Dampflokomotiven auch die seit Anfang 2017 wieder betriebsfähige 99 3315 (Ex-Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth) zu ersten Einsätzen im regulären Betrieb. Die „Neue Tonbahn" soll nur an ausgewählten Tagen bedient werden. Die beiden Strecken von Weißwasser nach Bad Muskau und Kromlau bleiben aufgrund ihrer kürzeren Streckenlänge die hauptsächlich befahrenen Äste des weit verzweigten Waldbahnnetzes. Einen weiteren Höhepunkt erwartet die Waldeisenbahn Muskau am 5. Mai dieses Jahres. Dann wird der auf drei Gleise erweiterte und zirka 200 Meter in Richtung Fürst-Pückler-Park verschobene Endbahnhof in Bad Muskau eröffnet.



FOTO: NIELS KUNICK

Hier passiert der Pendelzug Abzw Mühlrose – Weißwasser Schwerer Berg die auf dem ehemaligen Streckengleis Richtung Mühlrose abgestellte V10C Kö 0473. Zuglok am Pendelzug ist die Kö 0472, ebenfalls eine Maschine vom Typ V10C.



FOTO: TOBIAS RÜTHER

■ *218 455 hat vor kurzem ihre Hauptuntersuchung (HU) bestanden und erstrahlt nun in einem altroten Lack. Die Lok ist im Einsatz bei dem EVU EfW und kommt vor Bau- und Güterzügen zum Einsatz. Das Bild zeigt die 218 455 am 30. März 2017 als Lz in Herten-Westerholt in Fahrtrichtung Oberhausen.*



FOTO: PATRICK GESSNER

■ *12 000 Besucher kamen zum neunten Dresdner Dampfloktreffen vom 7. bis 9. April. Zu den Loks aus Deutschland gesellten sich wieder ausländische Gäste. Aus Tschechien kam 354.195. Die luxemburgische CFL 5519, eine Lok, die der deutschen Baureihe 42 entspricht, war erstmals in Elbflorenz zu sehen. Zahlreiche Sonderzüge fuhren ins Dresdner Umland. Unter anderem wurden die Strecken nach Altenberg (Auf dem Bild mit 50 3648 und 52 8131) sowie die Nebenbahn Bad-Schandau – Neustadt/Sachsen – Dürrröhrsdorf-Dittersbach – Pirna mit Dampf befahren.*

ZEITREISE

Glückauf in Schalke



Ein VT 95 passiert den Bahnübergang an der Kurt-Schumacher-Straße in Gelsenkirchen-Schalke.



Dass es sich um denselben Blickwinkel handelt, verrät der Kirchturm von St. Joseph rechts am Bildrand.

■ „Glückauf-Schranken" nannte man im Ruhrgebiet solche Schranken, bei denen man Glück haben musste, wenn sie mal offen waren. Eine solche Schranke existierte an der Kurt-Schumacher-Straße im Gelsenkirchener Stadtteil Schalke direkt am Bf Schalke. Wegen des enormen Montan-Verkehrs aufgrund der vielen Zechen, Hochofen- und Stahlwerke war seitens der Straßenverkehrsteilnehmer große Geduld an den noch zahlreichen örtlichen Schranken-Posten gefordert. An den heute nur noch dem Güterverkehr vorbehaltenen Strecken verkehrten damals auch Personenzüge. Den Kindern dienten diese Schranken auch als willkommene Ausrede fürs Zuspätkommen in der Schule. Auch so mancher Fußball-Fan von Schalke 04 dürfte zum Spielbeginn in der nahe gelegenen „Glückauf-Kampfbahn" zu spät gekommen sein. Nachdem am 27. Juni 1963 der Grundstein für den Bau der Berliner Brücke gelegt worden war, hieß es dann am 8. Oktober 1964: freie Fahrt für den Straßenverkehr über das neue Bauwerk. Der Bahnverkehr hat am Bf Schalke inzwischen stark abgenommen. Personenzüge fahren dort nicht mehr, die Zechen ringsum sind geschlossen und man muss bisweilen Stunden warten, bis man einen Güterzug durch den Güterbahnhof rollen sieht. Dafür hat der Individual-Verkehr sehr stark zugenommen.



125 Jahre Pressnitztalbahn – Pfingsten 2017

Vom 3. bis zum 5. Juni findet der Höhepunkt des Preßnitztalbahn-Festjahres statt: **Die Inbetriebnahme der Strecke von Wolkenstein nach Jöhstadt vor 125 Jahren wird groß gefeiert!** Gleich vier Zuggarnituren werden durch das Preßnitztal zuckeln, nicht weniger als sechs Schmalspur-Dampfloks sind im Dauereinsatz zu erleben. Ein besonderer Leckerbissen für alle Besucher ist der stilechte I K-Zug. Die letzten Fahrten gibt's bis tief in die Nacht. Schon die Anreise kann zum Vergnügen werden: Zwischen Wolkenstein und Jöhstadt wird der Anschluss durch einen historischen Omnibus sichergestellt. Auch für das leibliche Wohl und gute Unterhaltung wird gesorgt sein.
Detailinfos unter *www.pressnitztalbahn.de*

Und das Beste:
Die Verlagsgruppe Bahn ist mit von der Partie! Besuchen Sie unseren Stand in der Fahrzeughalle Jöhstadt.

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
www.vgbahn.de

PRESSNITZTALBAHN

Vor 60 Jahren kamen die ersten E 10 und E 40

Sie prägten das Bild der Deutschen Bundesbahn. Unter den insgesamt fast 2000 Einheits-E-Loks stellten die im wesentlichen baugleichen Schnell- und Güterzugloks die größte Zahl. Noch heute stehen die letzten Exemplare im Dienst.



Dortmunder Arbeitstier ganz im Süden der Republik: 110 128 bespannte am 15. August 1979 einen IC nach Berchtesgaden. Bei Bischofswiesen hat sie ihr Ziel fast erreicht.

FOTO: WOLFGANG MATUSSEK

Der ganz große Wurf



FOTO: DR. ROLF BRÜNING

E 10 103 vom Bw Heidelberg erreicht am 30. Juni 1958 den Bahnhof Darmstadt-Süd mit dem gar nicht zur modernen Lok passenden P 1918. Die E 10 war damals mit der ersten Bauart der Schwingungsdämpfer an den Drehgestellen ausgerüstet.

Symbolische Ablösung: Auch die bärenstarken Schnellzugloks der Baureihe 10 (hier 10 002 im Frankfurter Hauptbahnhof im März 1960) konnten sich nicht gegen die in hohen Stückzahlen erscheinenden modernen E-Loks behaupten.

„Gar nicht so schlecht". Die gewählte Headline gefällt Werner Streil. Mit dem damaligen Hauptwerkmeister des Bw Heidelberg unterhalte ich mich über seine Erfahrungen bei der Einführung der ersten Neubau-E-Loks. Dem Bw an der damals neu elektrifizierten Oberrheinstrecke zwischen Basel und Frankfurt wurden von Beginn an fabrikneue E 10 zugeteilt. Das Bw entwickelte sich in den folgenden Jahren mit 40 bis 50 Maschinen zum größten E 10-Bw der DB.

Hinsichtlich der Stückzahlen gibt es keinen Zweifel, die E 10 und E 40 waren mit 380 beziehungsweise 879 gelieferten Maschinen der größte Brocken innerhalb der Einheits-E-Loks, ein großer Wurf eben. Doch wie stand es mit der Konstruktion und der Robustheit? Haben sich die Loks von Anfang an bewährt?

„Große Dinge haben immer ihre Anfangsschwierigkeiten", meint Werner Streil einleitend. „Aber auch Dinge, die scheinbar problemlos anlaufen, überraschen in späteren Jahren, und dann ist nichts mehr gutzumachen." Das klingt noch recht allgemein, doch wir kommen in unserem Gespräch ganz schnell auf den Punkt.

Große Probleme mit fabrikneuen Loks

„Hauptübel der großen lauftechnischen Probleme war die Entfeinerung des als Grundlage dienenden Laufwerkes der Vorauslok E 10 002 von Krupp, aus Kosten- und Gewichtsgründen. So hatten wir vom ersten Tag an Sorgen. Das betraf die Oberrheinstrecke, die damals noch mit nur 120 km/h befahren wurde, genauso wie die Hügelland-Strecke (Heidelberg –)



FOTO: WINFRIED GRONWALD/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



FOTO: DR. ROLF BRÜNING

110 229 (schon mit Doppellampen ausgeliefert) führt am 12. Oktober 1963 einen langen Postzug am Block Kammereck bei Oberwesel.

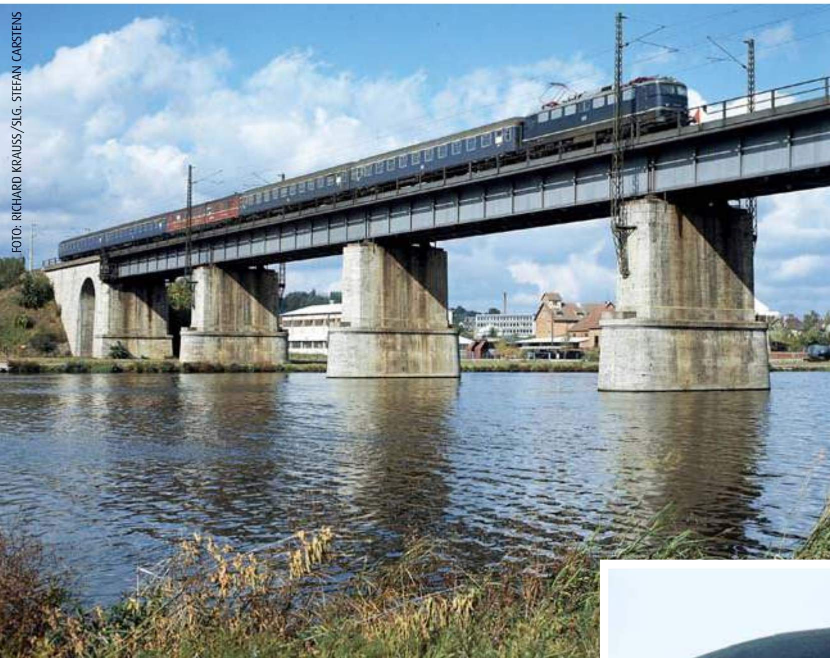


FOTO: RICHARD KRAUSS/SLG. STEFAN CARSTENS

Moderne Bundesbahn in klassischen Farben: Eine stahlblaue E 10 zieht 1964 einen Fernschnellzug aus vier Aüm und einem Schürzen-Speisewagen über die Kitzinger Mainbrücke In Richtung Nürnberg.

Bruchsal – Stuttgart. Wegen dieser kurvenreichen Strecke haben wir in Form von scharfgelaufenen Spurkränzen unsere ersten Überraschungen erlebt. Der Ausdrehwiderstand der Drehgestelle war sehr hoch, die Folge war der sogenannte Spießgang nach der Bogenfahrt." Die E 10 besaßen zur Abstützung des Lokkastens Gleitstützen ohne Rückstellung, eine Diagonal- oder Querkupplung zwischen den Drehgestellen war ebenso wenig vorhanden.

Wie hat man denn versucht, den Widerstand zu verringern? „Geschmiert wurde zunächst mit normalem Achsenöl, dann mit hochwertigem, hellem Maschinenöl. Doch bei den höheren Geschwindigkeiten der E 10 kam es zum Herausschleudern des Öls bis hinauf zu den Lüftungsgittern. Erst in den 80er-Jahren, sozusagen als letzter Akt bei den Verbesserungen der E 10, führte Richard Wagner vom Bundesbahn-Zentralamt das sogenannte schwere Öl, Renolin, für die Schmierung der Gleitstützen ein. Zuvor sind wir quasi mit Wasser-Schmierung gefahren."

Abhilfe wurde mit der Entwicklung mehrerer Versuchsdrehgestelle gesucht: Von Krauss-Maffei kam eine Bauart mit Gummielementen anstatt geschmierter Reibungsflächen, die sich jedoch nicht bewährte. Krupp baute ein Drehgestell mit Gummi-Druck-Schub-Federn. „Das ist völlig danebengegangen", erinnert sich Streil, „unsere E 10 170 war nur noch für Güterzüge einzusetzen." Vielversprechend war das



FOTO: DAVID ADAMS/BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Wegen Lokmangels wurden Anfang der 60er-Jahre etliche E 40 mit schlanken BBC-Stromabnehmern bei den SBB eingesetzt. Neben E 40 177, die am 25. September 1962 vor einem Schnellzug in Olten steht, liefen bis zum 24. Oktober 1964 von der E 40 insgesamt 19 in der Schweiz.



FOTO: JOST DATKO

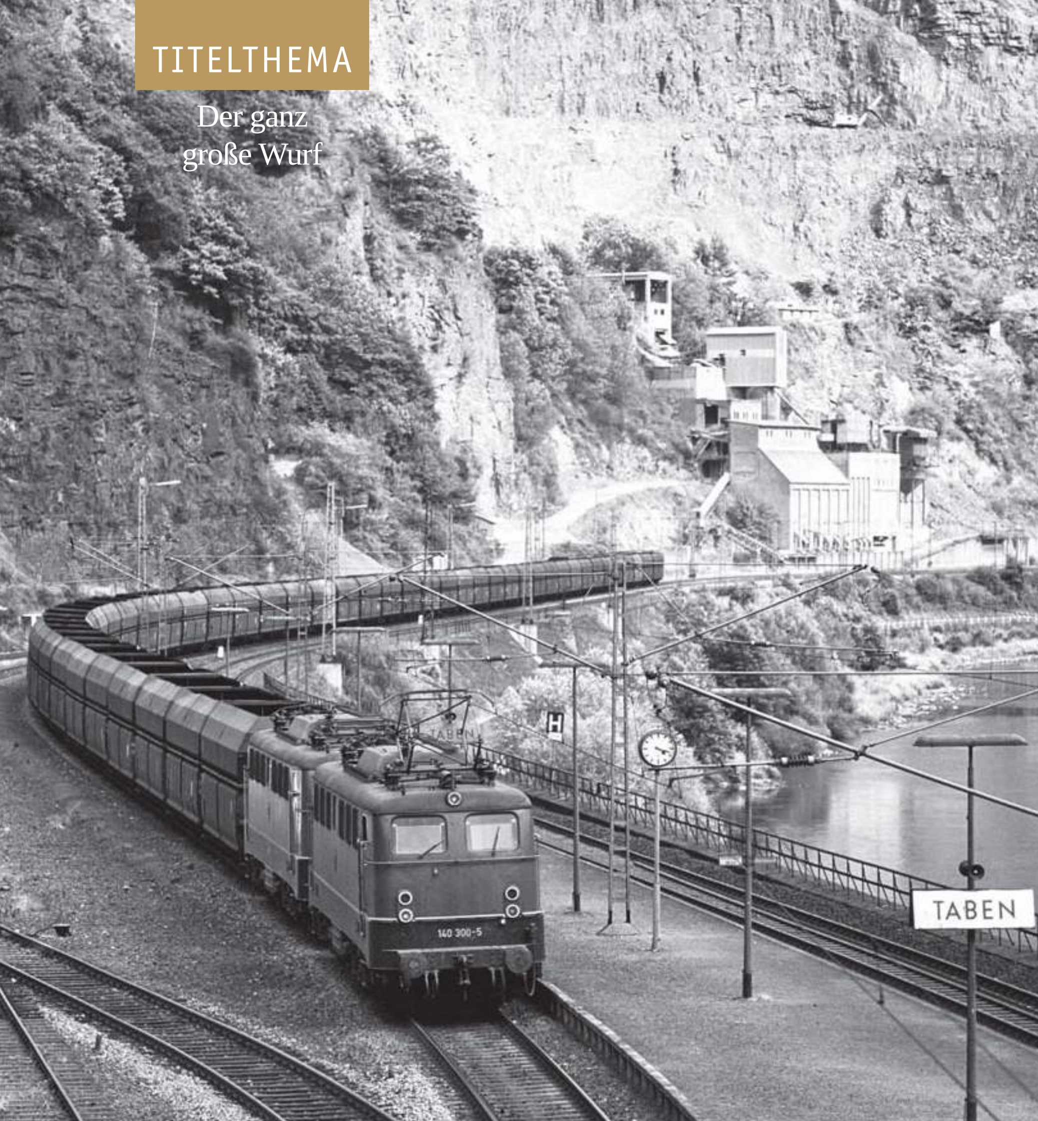
Planmäßig wäre eine 103 am Zug gewesen. Stattdessen sprang am 3. Dezember 1998 die noch weitgehend originale Stuttgarter 110 188 vor dem elf Wagen langen Intercity nach München ein. Eine Viertelstunde Verspätung werden es bis München wohl geworden sein, auch wenn der Lokführer alles aus seiner alten 110 herausgeholt hat.

Henschel-Drehgestell mit Wiegebalken, mit dem E 10 184 ausgerüstet wurde. „Die Kräfte zwischen Spurkranz und Lokkasten werden durch den Wiegebalken quasi halbiert. Das Drehgestell wurde aber bald in E 10 1244 eingebaut". Im Wesentlichen baugleich wurde es für alle 160 km/h schnellen Rheingold-Loks der Baureihe E 10.12 verwendet. „Krauss-Maffei entwickelte allerdings noch ein weiteres, ganz ausgefeiltes Drehgestell mit Gummifedern und Hartmangan-Leisten um die Führungszapfen, mit dem E 10 108 ausgerüstet wurde. Das lief hervorragend." Die Bauart kam allerdings erst im Jahr 1967, zu spät, um noch Serien-E 10 damit auszurüsten. „Aber es war richtungsweisend für die Konstruktion der Baureihe 111", ergänzt Werner Streil. „Man verwarf leider auch den Gedanken, spätere E 10-Lieferungen mit dem Henschel-Drehgestell auszustatten."

Trotzdem wurden Maßnahmen ergriffen, um die Laufeigenschaften mit den Serien-Drehgestellen zu verbessern. Bei

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Kleiner Angeber mit 82 kW. Das wahre Kraftpaket (3700 kW) steht am Prellbock: 110 124 (Frankfurt Hbf, 8. Februar 1984).



Als die Montanindustrie im Saarland noch in voller Blüte stand: Für die Leergarnitur des langen Ganzzugs im Saartal genügt am 20. Juli 1976 die führende 140 300.



Die Eisenbahner in Frankreich streiken, und der „Venice-Simplon-Orient-Express" wird über die Strecke Köln–Aachen umgeleitet. Am 19. März 2009 zieht 110 236 die Fuhre durch Eilendorf.

den ersten Maschinen wurden zunächst außenliegende Schwingungsdämpfer an den Gleitstühlen zur Kastenabstützung eingebaut. „Jeder, der mitgefahren ist, war begeistert", sagt mir Werner Streil. „Auch der Spießgang war weg. Aber: Beim Abnehmen des Lokkastens mussten die Dämpfer ausgebaut werden. Man hebt zwar eine Lok nicht alle Tage an, aber die Zentralstelle für den Werkstättendienst in Mainz war dagegen." Stattdessen integrierte man die Dämpfer in die Gleitstühle, deren Drucklinsen erneut Pol der Drehgestell-Nickschwingungen mit gefährlicher

Viele kleine Schritte waren nötig für den Erfolg

Radentlastung wurden. Als Ausweg ersetzte man die reibungsfreien Radsatz-Schraubenfedern durch Gummielemente mit Dämpfereigenschaften. Doch die Achsführungen ohne wirksame Querfederung leiteten die hochfrequenten Schwingungen vom Entstehungsort Rad-Schiene in die Drehzapfenführung und richteten dort und in der Lok erhebliche Schäden an. „Gerätegerüste sind gebrochen, es gab Kabelbrüche. Das waren Spätfolgen dieser hochfrequenten Schwingungen. Die freistehenden Geräteträger wurden daher zusätzlich am Dach befestigt." Doch auch ganz wesentliche Bauteile waren betroffen. Werner Streil erinnert sich in jeder Einzelheit an den ersten gravierenden Vorfall:

„Die erste war die 109. Jakob Sänger, ein Oberlokführer aus Mannheim war am Telefon und schrie: ‚Horch amal Streil, wenn ich uffschalt, läuft mir das Drehgestell sieben oder acht Zentimeter vorne raus!' – ‚Wie bitte?', frage ich. ‚Da ist der Drehzapfen ab! Sofort ausspannen!' Das war in Bruchsal, vor dem D 503 nach Stuttgart. ‚Lass dir einen Plan geben für 40 Kilometer, und dann fährst du heim, mit abgeschalteter Bremse und abgetrennten Fahrmotoren für das Drehgestell!' Ich bin dann gleich zum Chef: ‚Ich hab Sie nicht hereingebeten.' – ‚Ich bin aber trotzdem da.' Es war ja wichtig. Wir haben sofort alle anderen E 10 angeschaut, die draußen standen, sind mit dem Handscheinwerfer in die Drehgestelle gekrabbelt. An der ersten Lok war gleich ein Riss von ungefähr 20 Zentimetern, dort, wo die Drehzapfenlaterne eingeschweißt ist. An der 107 auch. Dann kam eine E 10 herein, die den 1195 bekommen hätte, ei-



FOTO: FRITZ WILKE/SLG. STEFAN CARSTENS

Am 30. Mai 1958 traf Fritz Wilke die geschmückte E 10 188 (siehe Seite 15) bei der Abnahme im AW München-Freimann an. Sie wurde dem Bw Stuttgart zugeteilt und blieb dort bis 2001.



FOTO: ANDREAS RITZ

Reif fürs AW: 140 014 zeigt sich arg ramponiert am 8. August 1983 in München Hbf.

nen schönen langen Personenzug mit 15 oder 16 Zweiachsern. Auch dort Risse! Den 1195 haben wir dann mit der 44 – Dampflok! – gefahren. Der Oberlokführer Jakob Knauber sollte gleich den Dampflok-Anzug anziehen, er bekäme noch einen Heizer: ‚Fahr lieber eine halbe Stunde eher weg, damit du pünktlich ankommst!' Am nächsten Tag kam er mit dem 521, einem Eilzug zurück, wieder mit der 44: ‚Von wegen, ich war Plan in Stuttgart!' Alles passierte im Spätsommer 1957.

Die Loks hatten damals noch keine 100 000 Kilometer. Am selben Tag bekamen wir noch vier E 17 aus Stuttgart. Die ganze Baureihe E 10 blieb komplett stehen, auch bei den Offenburgern, die nahmen als Ersatz E 44 und 01. Wir haben dann eine



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Ab Ende 1991 wurden die DB-Einheits-E-Loks in einem DR-Werk, dem Raw Dessau, instand gehalten. Die beiden 140 werden ihre unterschiedlichen Lampen behalten, das Werk aber in einem neuen, bald ins Rosarote verbleichenden Lack verlassen.

Eine weitere Verbesserung brachte der Abbau der Querschwingungen in dem nun mit Gummiringfedern versehenen und damit auch wesentlich leichteren Drehzapfenlager. Dass man mit Gummielementen auch in den Radsatzlagern auf dem richtigen Weg war, bewies ein späterer Vorfall. Werner Streil erinnert sich auch dazu noch genau: „Das war E 10 173. Sie wurde gleich nach der Hauptuntersuchung in der Nacht eingesetzt, für eine Kurzleistung nach Stuttgart. Am nächsten Morgen, es war ein Samstag, war sie wieder da. ‚Die Lok schleudert ungewohnt oft', so war der Ausbesserungszettel ausgestellt. Ich habe sie mir gleich angeschaut.

Gummifedern anstatt Schraubenfedern

Die Laufflächen waren sauber, die Spurkranzschmierung war es also nicht. Doch was könnte es sonst sein? Das wollte ich selber sehen. Man bot mir in der Lokleitung den Eilzug nach Darmstadt an. Die 173 wurde vorgespannt, dem Hintermann wurde gesagt: ‚Du tust nix!'. Sie hat wirklich bei jedem Anfahren geschleudert. In Darmstadt bin ich herumgegangen und habe genauer geschaut: ‚Da sind ja Schraubenfedern drin!' Da hatte jemand in Freimann nicht aufgepasst, es lag wohl eine Verwechslung mit E 40-Drehgestellen vor. Wir haben die Lok dann stehen lassen, mit der konnte man wirklich nicht fahren, sie

FOTO: MARKUS ENGEL

Anstrengender Personenzugdienst: Die ausfahrende 140 625 trifft im Juli 1996 die mit einem Wendezug einfahrende 141 190 im Vorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofs. Fotostandpunkt ist die Camberger Brücke.

Lok nach der anderen geschweißt, doch schwere Schäden gingen nach Freimann."

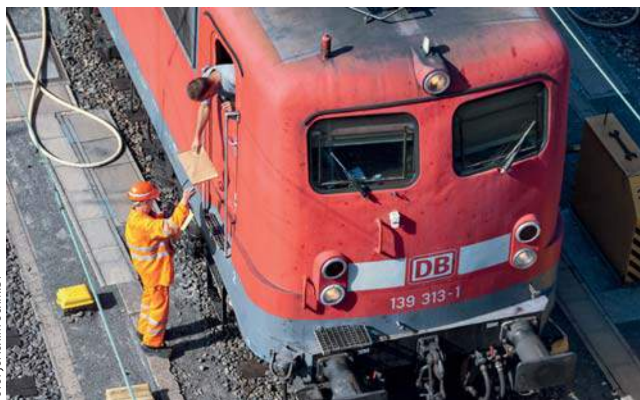
Die Drehzapfen-Laternen waren ursprünglich als Kegelstumpf ausgebildet, dann als rechteckiger Pyramidenstumpf, zunächst aus 6-, dann 8-Millimeter-Blech. Schließlich folgte die Ausführung aus Stahlguss. „Innerhalb von gut drei Jahren wurde das alles umgesetzt, das waren Kinderkrankheiten, aber ganz bekam man die Probleme nie weg", fasst Streil zusammen.



FOTO: ANDREAS RITZ

Die Stuttgarter 110 227 beförderte am 21. Juli 1998 bei Mering einen RE in Richtung München. Zwei Jahre später wurde die Maschine nach 39 Dienstjahren ausgemustert.

FOTO: JOACHIM SCHMIDT



Übergabe: Der Lokführer erhält am 7. September 2012 im Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle die Zugpapiere. Die Lok wurde am 26. August 1964 als E 40 1313 mit Widerstandsbremse in Dienst und erst Mitte 2016 abgestellt. 52 lange Jahre!

ist nach Freimann zurückgegangen. Dass die E 10 gern schleudert, das war schon in den ersten Jahren auffällig, aber nach den vielen Verbesserungen hatte sich das geändert", so Streil.

Das Mutter-Bw Heidelberg hatte dabei wesentlichen Anteil und vielfältige Aufgaben: verbesserte Schweißverbindungen zum Beispiel an den Hohlwellengehäusen der Antriebe und den Führungen der Kastenabstützungen, die Abwendung von Trommelbrüchen in den Fahrmotoren, das fristenmäßige Abheben der Brücke zur Überprüfung und zum Nachschweißen

Die E 10 wurde zu einer hervorragenden Lok

der Drehzapfenbefestigung sowie die Koordination mit den Herstellern Krauss-Maffei und Krupp bei Umbauten.

Die großzügige Dimensionierung und sorgfältige Materialauswahl beim Bau des Wagenteils waren die Grundlage dafür, dass die E 10 nach beträchtlicher Ertüchtigungszeit, mit nun auf 86 Tonnen angestiegenem Dienstgewicht und besonders mit dem ursprünglichen BBC-Schaltwerk N28a zum zuverlässigen Arbeitspferd für vielseitige Verwendung wurde. Streil: „Das war letztendlich eine wirklich sattelfeste und strapazierfähige Lok. Die Disponenten hatten damit eine hervorragende Maschine, mit der man alles anstellen konnte."

Das zeigte sich auch in den monatlichen Laufleistungen: Zunächst waren es in Heidelberg nur etwa 10 000 Kilometer, doch 1967 kamen zehn der Loks auf weit über 30 000. „Die E 10 253 mit 54 000 Ki-

FOTO: KLAUS ECKERT



Als Füllleistung hat 140 003 einen Regionalzug der ÖBB übernommen und befördert ihn am 4. September 1991 bei Mallnitz über die Tauernbahn. Noch heute steht die 1957 gebaute Lok für „Rail Cargo Carrier-Germany" (vorm. EBM Cargo) im Dienst.

FOTO: STEFAN KLEIN



Ebenso alt ist 140 002, die heute für das Unternehmen Sunrail fährt. Im von Gudrun Geiblinger entworfenen Design führt sie am 16. Juli 2014 einen Autozug durch den Bahnhof Verden.

lometern hat man in der Statistik allerdings nicht erscheinen lassen", erinnert sich Streil. „Die 253 wurde im zehntägigen Umlauf der Rheingold-Loks eingesetzt. Der Tag 10 hatte keine farbigen Wagen, da konnte man mit der blauen Lok fahren, doch er hatte 2000 Kilometer, immer nur Frankfurt – Basel und zurück. Die war so hoch in den Kilometern, das konnte uns keiner abkaufen. Wir nahmen dann E 10 118 für die Statistik, mit 38 000 Kilometern."

Die Heidelberger E 10 blieben im Durchlauf, unter Umgehung des Frankfurter Hauptbahnhofes, aber auch bis Emmerich, Hamm oder Bochum am Zug. Und es gab einen Durchlauf aus dem Ruhrgebiet bis Salzburg, München Hbf umgehend. „Das war der Glückab", sagt Streil dazu. Eigentlich hieß der Schnellzug natürlich „Glückauf", doch Trommelbrüche am Fahrmotor minderten die Zuverlässigkeit der E 10 vor solchen Langläufen. „Ursache war der Verlust von Tariergewichten am Motor, das ist böse ausgegangen."

Viel weniger Probleme machten die E 40, zumindest solange sie, wie ursprünglich vorgesehen, vor mittelschweren Güterzügen eingesetzt wurden. Heidelberger E 40 kamen auch in die Schweiz: „Das war die 073, aber meine Unterrichtslok war die

Fahrt durch die Schweiz mit Hindernissen

1164, eine Offenburger Lok." Der Unterricht für die Schweizer Lokführer dauerte nur einen Tag. Werner Streil erinnert sich auch an eine spätere Episode: „Ich kam zufällig nach Basel, zusammen mit Ernst Monse wollte ich mal wieder nachschauen und ging in die Lokleitung. ‚Ah, da kommen die Inschtruktöre. Das ischt gut, wir haben eine defekte Lok!' Ein Stromabnehmer machte Ärger. Wir fuhren also die E 40 mit einem Schnellzug nach Zürich und fragten den Lokführer: ‚Wie kennst dich denn aus, wo sind Signale, wo Bahnsteigdächer, und der Bötzbergtunnel, liegt der in der Steigung?' So fuhren wir mit unserem DBS 54: Hauptschalter aus, Bügel ab, wenn es eng wurde. In den Tunnel sind wir mit 115 rein und mit 40 raus. In Zürich haben wir dann nachgeschaut. Von wegen, wir haben eine defekte Lok: Ein Teflonschlauch am SBB-Stromabnehmer war undicht, und so fehlte die Druckluft im Antrieb." □ *Andreas Bauer-Portner*



FOTO: STFAN KLEIN

Letzte Dienste: Mit einem „Personenzug für besondere Zwecke (PbZ) war 115 205 am 12. Dezember 2013 bei Westbevern unterwegs. Vor wenigen Monaten wurde sie in Opladen zerlegt.

FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Unsterblich? 140 438 gehört heute der „BayernBahn" in Nördlingen. Wieder chromoxydgrün lackiert, zieht sie die Henkel-Züge zwischen Gunzenhausen und Monheim am Rhein, hier am 31. März 2017 zwischen Niederwalluf und Wiesbaden-Schierstein.

Profitipps für die Praxis

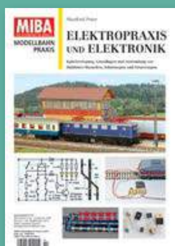


Auf einer realistischen Anlage sollten auch die Fahrzeuge realistisch aussehen – bis hin zur vorbildentsprechenden Verschmutzung. Im neuen MIBA-Praxis-Band zeigt Autor Pit Karges, wie man von leichtem Bremsstaub im Fahrwerk bis hin zur total verdreckten Lok eine große Bandbreite an Alterungsspuren aufbringen kann. Leicht verständliche Schritt-für-Schritt-Anleitungen führen Sie durch dieses gar nicht so schwierige Feld. Separate Grundlagenkapitel befassen sich mit Arbeitsgeräten, Farben und Lackiertechniken.

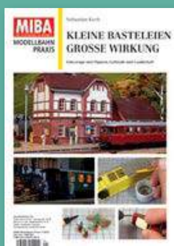
84 Seiten im DIN-A4-Format, über 250 Abbildungen, Klammerheftung

Best.-Nr. 15087452 | € 10,–

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



Best.-Nr. 150 87442



Best.-Nr. 150 87443



Best.-Nr. 150 87444



Best.-Nr. 150 87445



Best.-Nr. 150 87446



Best.-Nr. 150 87447



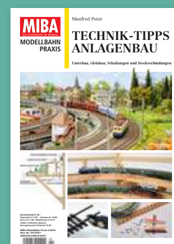
Best.-Nr. 150 87448



Best.-Nr. 150 87449

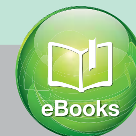


Best.-Nr. 150 87450



Best.-Nr. 150 87451

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,–





Jetzt als eBook verfügbar!



Best.-Nr. 150 87432-e

Best.-Nr. 150 87427-e

Je eBook € 8,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



www.facebook.com/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de



Nur ein kurzer Fußweg ist es vom Bahnhof Probstzella auf die Wiesenanhöhe, von der man am Abend einen großartigen Überblick hat. Neben dem großen rosafarbenen Bauhaushotel liegt der Bahnhof. Auch das alte Gleisdreieck zur Umfahrung des Grenzbahnhofs ist zu erkennen.

Noch bis Dezember 2017 kann man ICE-Züge auf der alten Frankenwaldrampe beobachten. Ab dem Fahrplanwechsel verkehren diese Züge dann auf der Neubaustrecke durch den Thüringer Wald.

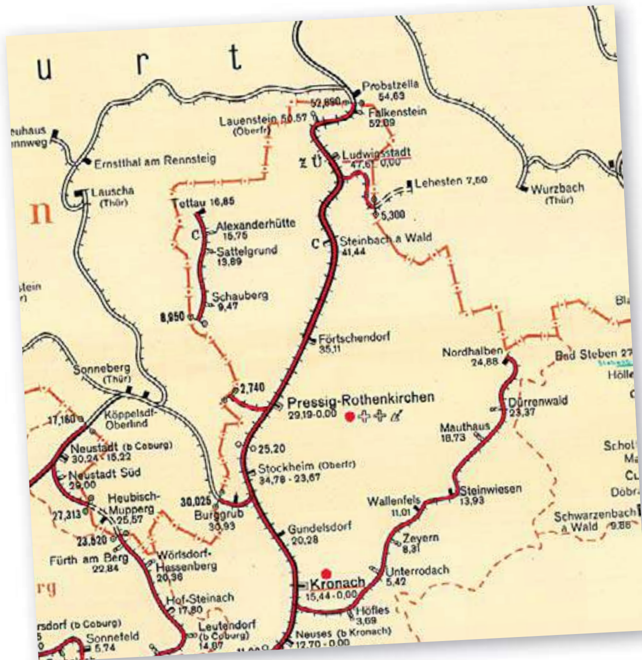
Noch ICE-lastig

Spätestens nach der Durchfahrt durch den Bahnhof Kronach werden die ICE-Züge zwischen München und Berlin zu regelrechten Bummelzügen, die über die kurvenreiche Strecke durch den Frankenwald mit weniger als 100 km/h schleichen. Würden sich im ICE noch die Fenster öffnen lassen, könnte man die Reise, wie in alten Zeiten, noch richtig genießen. Doch so ist man trotz der äußerst attraktiven Landschaft froh, wenn sich ab Saalfeld die Geschwindigkeit wieder langsam an das gewohnte ICE-Tempo annähert. Diese Bummelfahrten sind ab dem Fahrplanwechsel Geschichte: Ab Dezember reist man in weniger als vier Stunden von München nach Berlin. Damit reduziert sich die Reisezeit um drei Stunden, verglichen mit dem heutigen Angebot, und wird gegenüber dem Flugzeug wieder konkurrenzfähig. Im Frankenwald endet damit jedoch die Epoche des Fernverkehrs. Seit 26 Jahren wird parallel die alternative ICE-Neubaustrecke zwischen dem fränkischen Bamberg auf der einen und der Landeshauptstadt Erfurt auf der anderen Seite des Mittelgebirges geplant und gebaut. Aber nicht nur ICE-Züge werden bald die Schnellfahrstrecke

NEBEN DEN GLEISEN

Direkt am Bahnhof Probstzella befindet sich das „Haus des Volkes“. Das imposante Bauhaus-Ensemble mit farbiger Innengestaltung, zeittypischer Ausstattung und einem herrlichen Ausblick vom Blauen Saal oder von der Arndt-Terrasse wird seit ein paar Jahren wieder als Hotel und Restaurant genutzt: Bauhaushotel, Franz-Itting-Straße, 07330 Probstzella, (036735) 46057, www.bauhaushotel.com.





Die historische Übersichtskarte der Bundesbahndirektion Nürnberg von 1970 zeigt den Verlauf der Frankenwaldrampe.



Rund 200 Meter östlich des Bahnhofs Probstzella wird auf einem Viadukt die Loquitz überquert. Im Hintergrund erkennt man das „Haus des Volkes“.

der Frankenwaldrampe vorziehen – bei Nacht werden auch moderne Güterzüge verstärkt den schnelleren Weg nehmen. Bevor dies jedoch soweit ist, müssen die

Die Hauptlast tragen die ICE(T)-Garnituren

Lokomotiven für das Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 (European Train Control System) ausgerüstet sein. Während die Ausstattung der ICE-Triebwagen bereits erfolgt ist, erwartet DB Cargo erst ab 2020 die ersten umgerüsteten Maschinen.

Trotz dieser für Eisenbahnfotografen eigentlich erfreulichen Nachricht vom Güterverkehr, wird die Taktdichte der Züge

FOTOS: KORBINIAN FLEISCHER, KARTE: ARCHIV VGB



Schon Carl Bellingrodt war vor der Kulisse der Burg Lauenstein auf Fotopirsch. Erreichbar ist diese Stelle vom Bahnhof Ludwigsstadt aus über einen Waldweg oberhalb der Gleise.

UNTERWEGS MIT DEM FOTOAPPARAT

Der dichte Zugverkehr, vor allem an Werktagen, erfreut die Fotografen entlang der Strecke. Viele Aufnahmepunkte sind in wenigen Minuten zu Fuß von den Bahnhöfen Probstzella, Ludwigsstadt und Steinbach am Wald aus zu erreichen.

- Blick vom Wasserreservoir auf Probstzella am Nachmittag/Abend.
- Loquitzviadukt in der Ortsmitte von Probstzella am späten Nachmittag.
- Blick auf den Bahnhof Probstzella vormittags von einer Straßenbrücke.
- Zwischen Probstzella und Ludwigsstadt; Wanderung ab Probstzella am Vormittag (rund sechs Kilometer).
- Steinbrücke vor Ludwigsstadt mit Zügen aus Probstzella und der Burg Lauenstein im Hintergrund.
- Freie Strecke zwischen Steinbach am Wald und Ludwigsstadt (Fußweg vom Bahnhof Steinbach am Wald).
- Trogenbachbrücke Ludwigsstadt ab dem späten Vormittag bis zum Abend.
- Westlich im offenen Tal vor dem Scheitelbahnhof Steinbach am Wald.



FOTO: JOHANNES GÖTZ

Der Regionalverkehr in Gestalt der Baureihe 442, auch als „Hamster" bezeichnet, wird auch künftig über die Frankenwaldrampe rollen. Das Foto entstand im September 2016 auf der bekannten Trogenbachbrücke bei Ludwigsstadt. Dort kann man am Nachmittag gut fotografieren.

auf der Bestandsstrecke infolge der Eröffnung der ICE-Strecke deutlich nachlassen. Bis Dezember verkehrt über den Frankenwald neben den ICE(T)-Zügen der Baureihen 411/415 auch die ehemalige Metropolitan-Zuggarnitur, die auf der Fahrt von Berlin nach München gegen 10.15 Uhr die Trogenbachbrücke in Ludwigsstadt passiert. Ob die Garnitur auch im Sommer fährt, ist fraglich, denn letztes Jahr mussten die Fahrzeuge aufgrund der gestörten Klimaanlage außer Betrieb genommen werden. Mit von der Partie sind auch noch, jeweils in der Fahrplanlage des Fernverkehrs, einige IC-Züge, die als Sandwich mit Loks der Baureihe 120 bespannt werden. Vorbei sind seit ein paar Jahren leider die

Nur noch Talente im Regionalverkehr

Zeiten, als der Regionalverkehr noch äußerst bunt war: Von den Neigetechniktriebwagen der Baureihe 612 bis hin zu n-Wagen-Zügen mit Loks der Baureihe 111 oder ehemaligen Reichsbahn-Doppeldeckern – die Vielfalt war groß. Inzwischen sind die Regionalzüge der DB Regio ausschließlich mit den roten Talent 2-Triebwagen im Frankenwald anzutreffen, die zuverlässig stündlich verkehren und somit ebenfalls für reizvolle Fotomotive genutzt werden können. Die aktuellen Fahrpläne der Personenzüge finden sich im Bayern-Kursbuch unter der Streckennummer 840 oder im elektronischen Kursbuch unter www.bahn.de/kursbuch.

Im Güterverkehr sind sowohl Züge privater Anbieter als auch solche von DB Cargo zu beobachten, die teilweise auch von den sechsachsigen Schubloks der Baureihe 151 unterstützt werden. Der Scheitelpunkt der Strecke liegt in Steinbach am Wald. Von beiden Seiten aus erfolgt bei Bedarf eine Schubunterstützung. Die Schiebeloks werden in Pressig-Rothenkirchen und in Probstzella an die Züge gesetzt, so dass auch Leerfahrten zu beobachten sind. Gemeinsam mit der Schwarzwaldbahn in Baden-Württemberg gehört die Frankenwaldstrecke mit Steigungen von jeweils bis zu 29 Promille zu den steilsten zweigleisigen Gebirgsbahnen in Deutschland. Zur Veranschaulichung: Zwischen dem Bahnhof Probstzella und dem Scheitelpunkt der Strecke sind exakt 271 Höhenmeter zu überwinden. □ *K. Fleischer*

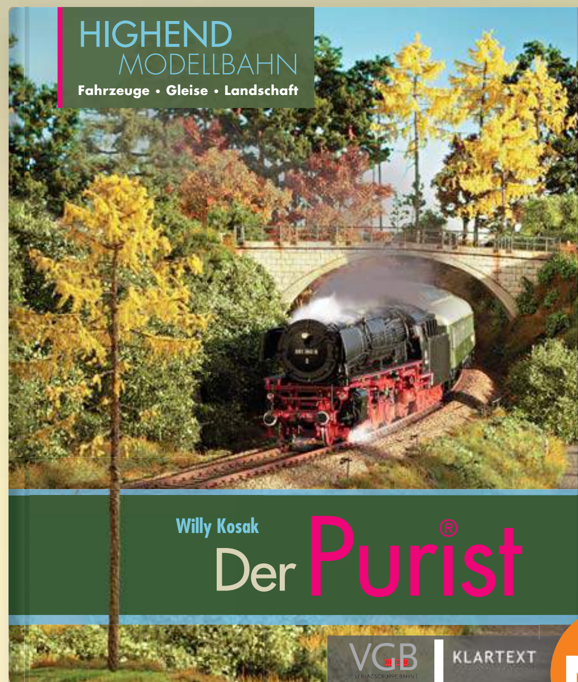
DAS GRENZMUSEUM



FOTO: BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG/PETER SCHIFFER

Zwischen Ludwigsstadt und Probstzella verlief zwischen 1949 und 1990 die deutsch-deutsche Staatsgrenze. Der Bahnhof Probstzella war daher zwischen 1949 und 1990 ein Grenzbahnhof. Annähernd zwanzig Millionen Reisende wurden von der Grenzsicherung und Zöllnern kontrolliert. Inzwischen wurden alle Gebäude und Anlagen der Grenzsicherung in Probstzella abgebaut. Die Gemeinde sprach sich massiv gegen deren Erhaltung aus. Stattdessen entstand auf der Fläche ein Supermarkt. Doch ein kleines, aber feines Museum im Bahnhofsgebäude lässt die Vergangenheit doch nicht ruhen. Die Dauerausstellung ist in fünf Themenräume aufgeteilt: Kontrollgänge, Machtbereiche, Grenzpassagen, Wartesaal DDR, Gehendürfen/Bleibenmüssen. Info: DDR-Grenzbahnhof-Museum, Im Bahnhof, 07330 Probstzella, Tel. (036735) 46111, www.grenzbahnhof-probstzella.de.

FÜR PERFEKTIONISTEN



NEU

Highend-Modellbahn

„Der Purist“ – damit kann im Modellbahnwesen nur einer gemeint sein: Willy Kosak. Jetzt endlich lässt sich sein fotografisches Schaffen aus vielen Jahrzehnten in einem überaus prachtvollen Band kompakt genießen. Das Buch zeigt in drei Hauptabschnitten, was „Eisenbahn-Modellbau heute“ bedeutet: Gleisbau, der sich kompromisslos am Vorbild orientiert, Fahrzeugbau, dessen Detaillierungstiefe das in H0 Machbare auslotet, und Landschaftsbau, der die Grenze zwischen Natur und ihrer Nachbildung verschwimmen lässt. Das alles erläutert von ausführlichen Texten, sodass alle Bauschritte für den Leser leicht nachvollziehbar sind.

ca. 192 Seiten, 24,5 x 29,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 250 Abbildungen

Best.-Nr. 581637 | € 39,95

Erscheint im Juni 2017



www.facebook.com/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

EIN LAND – ZWEI STAATSBAHNEN



NEU

Nach dem Fall der Mauer im November 1989 nahm der Verkehr auf den Eisenbahnmagistralen zwischen West und Ost deutlich zu. Mehrere durch die innerdeutsche Grenze unterbrochene Schienenverbindungen wurden wiedereröffnet. In die ereignisreiche Zeit fielen auch der Start des ICE-Verkehrs, die rasante Ausweitung des InterRegio-Netzes und die Einführung von Neigetechnik-Triebzügen in Nordbayern. Dagegen hieß es vom Zuckerrüben-Transport ebenso Abschied zu nehmen wie von gewohnten DR-Baureihenbezeichnungen und den letzten Altbau-Elloks. Das neue EJ-Extra lässt die Epoche zwischen Maueröffnung und Verschmelzung der vormaligen Staatsbahnen DB und DR zur DB AG Revue passieren. Viele erstmals veröffentlichte Fotos dokumentieren eine unglaubliche Vielfalt an Fahrzeugen und Einsätzen, wie sie schon kurze Zeit später der Vergangenheit angehören sollte.

116 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. RioGrande-DVD „Arnstadt – die letzte große Dampflok-einsatzstelle“ (Laufzeit 58 Minuten)
Best.-Nr. 701701 | € 15,–

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de



www.facebook.com/vgbahn

Das Buch zur Sendung

Bernhard Foos: Eisenbahn Romantik – Reizvolle Strecken im Südwesten. Belser Verlag, Stuttgart 2017. ISBN 978-3-7630-2769-9, 144 Seiten, 160 farbige Abbildungen; Preis 24,99 Euro



Die SWR-Sendung „Eisenbahn-Romantik" ist unangefochten die Fernseh-Heimat aller Eisenbahn-Freunde hierzulande. Bernhard Foos war 40 Jahre lang Redakteur beim Fernsehen und auch Teil des Eisenbahn-Romantik-Teams, für das er viele Filme produzierte. Zu seinem Ruhestand veröffentlichte er ein Buch, das passend zur Sendung die schönsten Museumsbahnen des Südwestens in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, im Saarland und im benachbarten Elsass präsentiert. Von der Sauschwänzlebahn über den elsässischen Ried-Express bis hin zum Kuckucksbähnel an der Weinstraße. Das Buch erzählt die Geschichten der Bahnen und ihrer Strecken, verrät technische Details und gibt über die Bahnfahrt hinausgehende Kultur- und Freizeittipps. Natürlich darf auch Hagen von Ortloff, das Urgestein der „Eisenbahn-Romantik", nicht fehlen. Er berichtet von seinen persönlichen Eisenbahnerlebnissen. Das Buch gefällt wegen seiner Bildauswahl, einer gelungenen Mischung aus historischen Aufnahmen und aktuellen Bildern vom Museumsbetrieb, aber auch wegen der Auswahl der Strecken: Das eine oder andere Kleinod gilt es im Südwesten noch zu entdecken. *al*

***Fazit:* Schöner Ratgeber für Eisenbahnromantiker**

Revolutions-Express

Catherine Merridale: Lenins Zug. Die Reise in die Revolution; S. Fischer-Verlag 2017. ISBN 978-3-10-002274-5, 384 Seiten, 30 Farb- und SW-Abbildungen; Preis: 25,00 Euro



Es war eine Zugfahrt von weltpolitischer Bedeutung: Im Frühjahr 1917 beschließt die deutsche Führung, die Unruhen im russischen Reich im eigenen Sinn zu nutzen. Der Plan: Wladimir Iljitsch Lenin, Anführer der radikalsten Oppositionsbewegung, soll Russland destabilisieren und damit den Kriegsverlauf zugunsten Deutschlands beeinflussen. Genau 100 Jahre später folgt die britische Historikerin Catherine Merridale den Spuren der legendären Reise Lenins aus seinem Schweizer Exil über Schweden ins heutige St. Petersburg. Der Autorin gelingt eine spannende und unterhaltsame Expedition in die Vergangenheit. Sie lässt die Protagonisten der damaligen Zeit lebendig werden und zeigt, wie die weitreichenden Folgen dieser Zugfahrt unsere Welt bis auf den heutigen Tag prägen. *ke*

***Fazit:* Weltgeschichte zum Miterleben**

Klein, aber fein

Dirk Endisch: Das Bahnbetriebswerk Jerichow; Verlag Dirk Endisch 2017. ISBN 978-3-936893-59-5, 176 Seiten, 170 Farb- und SW-Abbildungen, zahlreiche Tabellen und Gleispläne; Preis: 26,00 Euro



In bewährter Manier dokumentiert Dirk Endisch die Geschichte des Bahnbetriebswerks Jerichow. Das kleine Bw ist Reichsbahnern als Einsatzort der letzten DR-Loks der Baureihe 24 längst ein Begriff, doch auch betrieblich hat Jerichow Interessantes zu bieten. In fünf Kapiteln beleuchtet der Autor die Entwicklung des Bw von seiner Gründung als Hauptwerkstatt der privaten Genthiner Kleinbahn AG (GeK) im Jahr 1899 bis zu seiner Auflösung genau 100 Jahre später. Mit großem Interesse für die Nebenbahn und ihre Umgebung hat der Autor zudem viele seltene Fotografien und historische Dokumente gesammelt. Dem Betriebsmaschinendienst sowie den zahlreichen Bw-Außenstellen sind eigene Kapitel gewidmet. *ke*

***Fazit:* Umfassende Dokumentation eines interessanten Bw**

Laufsteg für die Dampflok

Dr. Rolf Brüning: Mit Dampf auf der Main-Weser-Bahn – Farbbildraritäten aus dem Archiv Dr. Rolf Brüning, Band 10; DGEG Medien 2016. ISBN 978-3-946594-01-7, 144 Seiten, zirka 140 Farbabbildungen; Preis: 27,80 Euro



Wer den heutigen, vereinheitlichten Bahnverkehr mit mehr oder weniger glatten Zuggarnituren vor Augen hat, dürfte immer wieder beeindruckt und überrascht sein, wie bunt und vielfältig sich doch die Zugbilder in den 50er- und 60er-Jahren präsentierten. Aus dieser Zeit, vor der Elektrifizierung in den Jahren 1965 und 67, stammen Dr. Rolf Brünings Bilder von einer seiner Hausstrecken, der von Frankfurt am Main ausgehenden Hauptbahn über Friedberg, Gießen und Treysa nach Kassel. Die stolze Baureihe 10 war mit ihren beiden Maschinen dort viele Jahre Stammgast und findet sich als eine von Brünings Favoriten entsprechend häufig in der Bildauswahl. Doch auch andere Raritäten wie die Baureihe 66, die preußische T9.3 oder die der preußischen T3 ähnlichen Loks der Marburger Kreisbahn schmücken den Band. Zugbildungsexperten aber werden sich kaum sattsehen können. Brüning achtete bei seiner Motivwahl sehr oft darauf, den ganzen Zug abzubilden, und so erblickt man etwa den D 184 in seiner ganzen Pracht, aber auch ein gewöhnlicher Personenzug aus fünf Donnerbüchsen und modernem 26,4-Meter-Postwagen hinter einer 39 erfreuen den interessierten Betrachter. Davor trocknen Strohgarben im Sommerlicht – herrlich. *abp*

***Fazit:* Eine Fundgrube, auch für den Modellbahner**

märklin
H0

Mit dem Rheingold in die Alpen



26604 TEE-Schnellzug „Rheingold“

Vorbild: Elektrolokomotive Serie Re 4/4 I der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Zweite Bauserie in tannengrüner Grundfarbgebung, mit stirnseitigen TEE-Schildern. 2 TEE-Großraumwagen Ap4üm-62, 1. Klasse. 1 TEE-Aussichtswagen AD4üm-62, 1. Klasse, Dachkanzel mit 4 Fenstern. 1 TEE-Speisewagen WR4üm-62. Alle Schnellzugwagen der Deutschen Bundesbahn (DB) in kobaltblau/beiger „Rheingold“-Lackierung. Zuglauf als TEE 10 „Rheingold“: Dortmund - Essen - Duisburg - Köln - Bonn - Mainz - Mannheim - Basel SBB - Bern - Genève. Betriebszustand Sommer 1965.

Einmalige Serie zum Start des europäischen TEE-Verkehrs vor 60 Jahren am 2. Juni 1957.



Highlights:
- Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter LED-Innenbeleuchtung.
- Trennbare, stromführende Kupplungen.
- Ein Großraumwagen mit eingebauter Zugschlussbeleuchtung und montiertem Schleifer.
- Aussichtswagen mit neuer Dachkanzel und 4 großen Panoramafenstern.

€ 599,99 *

TEE-Aussichtswagen AD4üm-62 mit 4 Panoramafenstern.

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

Nur eine Dampflok wusste die enorm anspruchsvolle Höllentalbahn im Schwarzwald zu bezwingen: die Baureihe 85. Vor 85 Jahren startete sie den Kampf auf der Steilstrecke.

Bergsteigen als Betriebsprogramm



FOTO: CARL BELLINGRODT/ARCHIV VGB

In ihrer ganzen Macht und Pracht zeigt sich die noch heute erhaltene 85 007 am 23. Juni 1934 im heimatlichen Bahnbetriebswerk Freiburg Pbf.

In den 1920er-Jahren wollte sich die Reichsbahn auch auf der legendären Höllentalbahn am Fuße des Schwarzwaldes endgültig vom langsamen, umständlichen und nicht zuletzt auch teuren Zahnradbetrieb verabschieden. Das war leichter gesagt als getan: Um die nicht weniger als 57,14 Promille steile Strecke von Freiburg im Breisgau bis Neustadt im Schwarzwald durchgehend im reinen Adhäsionsbetrieb betreiben zu können, war eine außerordentlich leistungsfähige Lok vonnöten. Doch die positiven Entwicklungen auf zahlreichen Strecken, die man bereits erfolgreich auf reinen Reibungsbetrieb umgestellt hatte, etwa die Steilstrecken im Thüringer Wald und im Westerwald, beschleunigten das Vorhaben.

Die Baureihe 95, die preußische T20, kam zunächst als für dieses Vorhaben geeignete Lok in Betracht. Doch der akute Mangel an kräftigen Tenderlokomotiven für den Schiebedienst ließ es nicht zu, diese Baureihe auch im Südwesten einzusetzen. Zudem galt die Konstruktion der 95 bereits als veraltet, die Höchstgeschwindigkeit von lediglich 65 km/h als zu gering. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) ließ deshalb von Henschel unter Aufsicht des Vereinheitlichungsbüros eine gänzlich neue Lok entwerfen.

Das war die Geburtsstunde der Einheits-Baureihe 85. Sie war ein Musterbeispiel für die Vielseitigkeit des Einheitslok-Programms der DRG: Das Laufwerk mit der Achsfolge 1'E1' wurde von den Vorserienmaschinen der Baureihe 44 übernommen, mit dem kleinen Unterschied, dass die neue Tenderlok natürlich auch an ihrer Rückseite eine Laufachse samt Krauss-Helmholtz-Lenkgestell erhielt, um in beide Fahrtrichtungen gleich gute Laufeigenschaften zu erzielen. Das Dreizylinder-Triebwerk übernahm man unverändert.

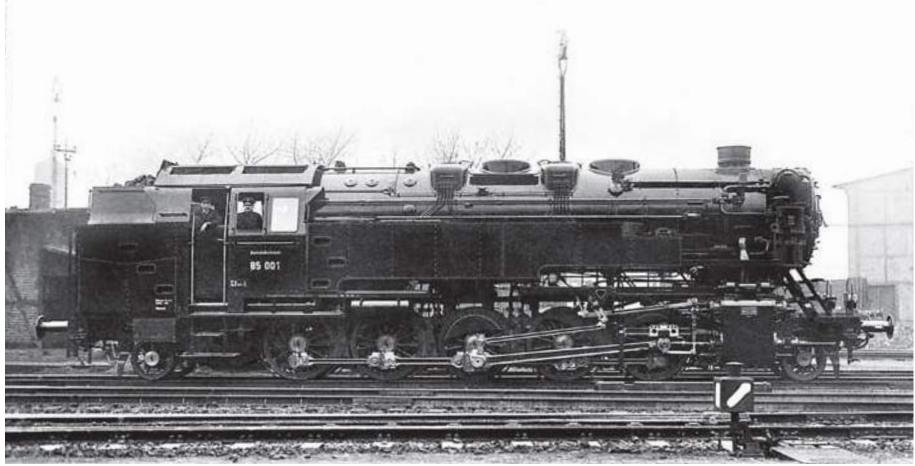


FOTO: SLG. ROBIN GARN

Kurz nach der Abnahmefahrt am 13. Dezember 1932 entstand dieses Bild der erstgebauten Lok 85 001 auf den Gleisanlagen der Lokomotiv-Versuchsanstalt Berlin-Grunewald.

Der Kessel der Baureihe 44 war für eine Tenderlok jedoch zu groß. Deshalb musste die 85 mit dem kleineren Dampferzeuger der Personenzug-Tenderlokbaureihe 62 auskommen. Die Leistungsfähigkeit der 44 wurde daher nicht erreicht, mit 1500 indizierten PS lag sie sogar noch ein wenig unter dem Wert der preußischen T20. Dafür ermöglichte der sehr gute Massenausgleich der Drillingsmaschine eine Höchstgeschwindigkeit von immerhin 80 km/h.

Musterbeispiel des Einheitslok-Baukastens

Mit der Baureihe 85 stand dem Bw Freiburg Pbf, in welchem alle zehn in den Jahren 1932/1933 gebauten Lokomotiven stationiert wurden, endlich eine für die Höllentalbahn geeignete schwere Tenderlok zur Verfügung, die ganz ohne Zahnrad-Unterstützung auskam. Auf der Steilstrecke in den Schwarzwald vermochte die 85 einen Zug von 165 Tonnen Gewicht noch mit 20 km/h über den Berg zu ziehen. Der Zahnradbetrieb im Höllental konnte nach der Lieferung der letzten Lok daher 1933 aufgegeben werden. Die Baureihe 85 sollte den Betrieb auf der Höllentalbahn von nun an fast 30 Jahre lang prägen.

Als 85 003 mit dem P 1547 am 22. Juni 1934 das erst einige Jahre zuvor gebaute neue Ravenna-Viadukt überquerte, lagen noch Reste der Zahnstange im Höllentalbahn-Gleis und die Widerlager der im Bogen liegenden alten Brücke standen noch. Von den bald beginnenden Elektrifizierungsarbeiten ist noch nichts zu sehen.

FOTO: CARL BELLINGRODT/ARCHIV VGB


FOTO: CARL BELLINGRODT/ARCHIV VGB

Kurz vor dem Bahnhof Hirschsprung wurde 85 003 im Juni 1934 mit dem Eilzug E 387 auf dem Weg von Freiburg nach Ulm angetroffen. Die Lokomotive wird den Zug bis Neustadt schleppen.

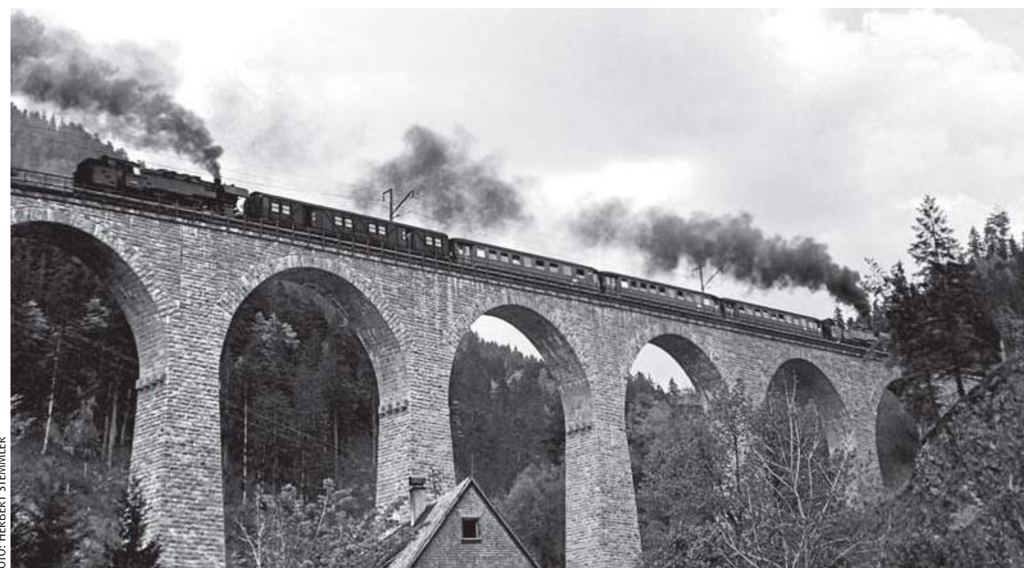
Eine Kleinserie spezieller Loks nur für eine einzige Steilstrecke lief natürlich der ursprünglichen Idee der Vereinheitlichung der Baureihen-Vielfalt in gewisser Weise zuwider. Die 85 bewährte sich, blieb aber eine Splittergattung. Das ihr zugrunde liegende Konzept wurde nur noch in der etwas leichteren Baureihe 84 fortgeführt.

Selbst die E-Traktion verdrängt die 85 nicht

Zur gleichen Zeit, als die Baureihe 85 ausgeliefert wurde, plante die Reichsbahn die Elektrifizierung der Höllentalbahn. Die anspruchsvolle Rampenstrecke schien für den Test eines neuen Stromsystems perfekt geeignet: Statt des üblichen Bahnstroms mit 15 kV Fahrdraht-Spannung und einer Frequenz von 16 ⅔ Hz wollte man den Industrie-Standard für Hochspannungssysteme von 20 kV/50 Hz testen, der vom Landesstromnetz bereitgestellt wurde. 1936 fuhr schließlich die erste der aus der bewährten Baureihe E 44 abgeleiteten E 244 von Freiburg nach Neustadt im Schwarzwald.

Zwar blieb es bei nur vier Versuchsloks, doch diese bewältigten selbst die steilsten Streckenabschnitte der Höllentalbahn mit einer im Vergleich zum hier möglichen Tempo der 85 gut dreifachen Geschwindigkeit. Ungeachtet des experimentellen Charakters des E-Betriebs auf dieser Linie bewies die Elektrolok also auch im Höllental ihre Überlegenheit. Doch die 85 gehörte deswegen noch lange nicht zum alten Eisen. Nach wie vor wurde sie selbst vor Eilzügen eingesetzt. Hingen einmal mehr als drei vierachsige Personenwagen am Haken, gab es eben Nachschub von einer weiteren Maschine. Oft sah man auch mit einer E 244 bespannte Züge, die von einer 85 nachgeschoben wurden.

Betrieblich waren die speziellen E-Loks und Dampfloks der Höllentalbahn deshalb über ihre gesamte Einsatzdauer hinweg eng verbunden. Daher konnte nur eine Änderung beim elektrischen Betrieb die Machtposition der Baureihe 85 auf der Steilrampe ernsthaft gefährden. Die Entwicklung ging jedoch genau in diese Richtung: Im Jahr 1960 stellte die Bundesbahn den lokalen E-Betrieb auf das herkömmliche Bahnstromsystem um.


FOTO: HERBERT STEMMLER

85 003 (Zuglok) und 85 009 befördern 1957 planmäßig den E 765 Freiburg – München. Im Vergleich zum Bild auf Seite 29 hängt über dem Ravenna-Viadukt längst der 20kV/50Hz-Fahrdraht.



FOTO: KLAUS ADAM, SLG. MICHAEL HAFENRICHTER

Lok 85 007 ereilte ein besonderes Schicksal: Als alle anderen Maschinen bereits abgestellt waren, kam sie 1960 noch als Schiebelok zum Bw Wuppertal-Vohwinkel, wo dieses Bild entstand.

Gemeinsam bezwingen 85 007, 50 302 und eine weitere Schiebelok am 8. Oktober 1960 die Steilrampe Erkrath – Hochdahl im Güterzugdienst.

FOTO: HERBERT SCHAMBACH, SLG. ULRICH BUDDE

Ab dem 20. Mai 1960 konnte jede beliebige, für Steilrampen geeignete Elektrolok der DB die Höllentalbahn befahren. Die nun zur Verfügung stehende Anzahl an elektrischen Lokomotiven machte in der Folge auch den Dampfbetrieb und damit die Baureihe 85 im Höllental überflüssig.

Der letzte Einsatz fand fern der Heimat statt

Die Bundesbahn ließ daher nur gut eine Woche später alle noch vorhandenen Loks der Baureihe 85 abstellen – alle, bis auf eine einzige. Das Betriebswerk Wuppertal-Vohwinkel benötigte eine kräftige Schiebelok für die berüchtigte Rampe Erkrath – Hochdahl. Also bekam 85 007 eine einjährige Gnadenfrist fern der alten Heimat spendiert. Auf der Hauptbahn bei Düsseldorf konnte sie noch einmal ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen.

Noch vor der Elektrifizierung auch dieser Steilstrecke wurde 85 007 am 4. Dezember 1961 ausgemustert. Für ein paar Jahre diente sie als Heizlok im Bw Bestwig. 1966 stellte man sie als Denkmal vor der Staatlichen Ingenieurschule in Konstanz auf. Schließlich kehrte die Lok 1979 zur DB nach Freiburg zurück, wo sie von der dortigen BSW-Gruppe mustergültig rollfähig aufgearbeitet wurde. Seither erinnert sie im Bw Freiburg an die große Zeit der Baureihe 85 im Höllental. □ *A. Bergner*



Am 19. Juni 1982 sind die Restaurierungsarbeiten an der Lok 85 007 bereits ein ganzes Stück fortgeschritten. Die lange Zeit auf dem Denkmalsockel hatte ihre Spuren hinterlassen.



FOTOS (2): GERHARD GRESS

Fein herausgeputzt präsentiert sich 85 007 zu den Jubiläumsfeierlichkeiten „50 Jahre neuer Bahnhof Freiburg-Wiehre“ am 15. September 1984 – nur leider nicht unter Dampf.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.



Heimat-Gefühle

Betrifft: „Der Muffeltopp ist Top“, Heft 5/2017

Seit meiner Kindheit bin ich stetiger Leser Ihrer Zeitschrift. Die neueste Ausgabe hat mich persönlich angenehm überrascht. Das Foto der beiden G12 mit dem Ganzzug durch Lauter hat mich besonders angesprochen. Lauter ist mein Heimatort aus Jugendzeiten. Mittlerweile lebe ich mit meiner Familie 20 Kilometer entfernt in Lössnitz. Da in unserem Haus genügend Platz für eine Modellbahnanlage vorhanden ist, habe ich das TT-Projekt „Heimatbahnhof Lauter/Sa.“ begonnen. Viel Detailarbeit liegt noch vor mir. Dabei steht auch ein Ganzzug mit Silowagen im Projektplan. Die Wagen werden nach und nach hinzuerworben. Gezogen wird der Zug derzeit noch von einer 56. Die 58 ist als Umbau gemäß des Vorschlags aus einem Modelleisenbahnerheft in Arbeit (Hoffnungen auf ein TT-Großserienmodell blieben ja bisher unerfüllt). Der Gleisplan entspricht dem Original. Dafür gebührt der Unterstützung durch die Erzgebirgsbahn herzlicher Dank. Ebenso dem Ortschronisten von Lauter für die Fotodokumente der Gebäude. *L. Zulauf, E-Mail*

Schade

Betrifft: „Der Zeitfaktor“, Heft 5/2017

Mit Bedauern habe ich die im Heft 5 thematisierte Schließung der Bad Driburger Dauerausstellung zur Kenntnis genommen. Ähnliches passierte leider auch bei unseren tschechischen Nachbarn. Das im Jahr 2015 auch im MODELLEISENBAHNER vorgestellte „Dum vlácku“ (Haus der Züge) in Prag musste am 13. März 2017 seine Pforten schließen. Die dort zuletzt ausgestellten insgesamt sieben Anlagen der Nenngrößen N, TT, H0, H0e und G werden inzwischen zum Verkauf angeboten. Besonders schade ist es hier um zwei sehr vorbildorientierte und modellbauerisch perfekt gestaltete Anlagen: die Neuhäuser Schmalspurbahn (H0e) und die lang gestreckte N-Anlage nach dem Vorbild des Negrelli-Viadukts in Prag. Die TT-Anlage mit dem Ausschnitt der grenzüberschreitenden Elbtal-Strecke Bad Schandau – Schöna/Hrensko konnte nicht mehr fertiggestellt werden und wartet nun auf einen Käufer, der sie vollendet. Momentan ist die Internetseite www.dumvlacku.cz noch vorhanden, so kann man wenigstens noch einen virtuellen Eindruck des verloren Gegangenen bekommen.

Niels Kunick, E-Mail

Neues Forum

Betrifft: „An meinem Küchentisch“, Heft 4/2017

Der von Modellbahnfreund Hoßfeld im Heft 5/2017 zu der neuen Artikelserie geäußerten Meinung kann ich nur zustimmen. In den 80er-Jahren wohnte ich in Frankenberg und konnte täglich den von Modellbahnfreund Bergelt fotografierten Nahgüterzug beobachten. Am Rangierbahnhof KMSt.-Hilbersdorf konnte man vom Zug aus die Vielfalt an Fahrzeugen in den dort aufzulösenden Zügen sehen. Als Freund der Nenngröße N hatte ich den Ehrgeiz, diese Vielfalt auch auf meine Gleise zu stellen. Das Angebot von Piko war dafür zu bescheiden und so habe ich manchen Abend wirklich und wahrhaftig am Küchentisch mir die verschiedensten Fahrzeuge gebastelt. Grundlage waren nach flüchtigen Skizzen gefertigte maßstabsgerechte Zeichnungen, die Materialien dünne Bleche, Pappe, dünnes Sperrholz und Fahrgestelle von Piko. Sicher können sich meine Eigenbauten nicht mit den heute gewohnten Qualitätsstandards messen, aber sie stellten damals eine echte Bereicherung dar. Als ich einmal in der Pause die Modelle auf den Schreibtisch gestellt hatte, wurde das so kommentiert: „Bei dir sieht es aus wie mittags auf dem Bahnhof Frankenberg.“ Und das Fazit? Basteln macht Spaß und ergänzt in vielfältiger Weise bestehende Angebote. Zu erwähnen wäre noch, dass ich dabei auch viele Anregungen des MODELLEISENBAHNER nutzte. So bleibt zu wünschen, dass die Reihe „An meinem Küchentisch“ viele Modellbahnfreunde zu eigener Küchentisch-Bastelei anregen möge.

Günter Kerbitz, E-Mail

Guter Überblick

Betrifft: „Dual-Mode“, Heft 5/2017

Ich finde es sehr gut, dass der MODELLEISENBAHNER solche Beiträge über aktuelle Entwicklungen in der Antriebstechnik für Schienenfahrzeuge veröffentlicht. Wenn bei den Zweikraftlokomotiven eine Traktionsbatterie ins Spiel kommt, müsste man von einer Hybridlokomotive (zwei Energiespeicher) sprechen. Dazu mein nächstes Lob zum Aufsatz über die Hybridlokomotiven im MEB 3/2017 vom selben Autor. Es ist eine interessante Übersicht über die aktuellen Entwicklungen im genannten Thema. Im letzteren Beitrag (Hybrid ist Trumpf) hätte man genauer darstellen sollen, wie die Energieeinsparungen erreicht werden: Bremsenergierückspeisung und/oder Betreiben des Dieselmotors im optimalen Lastpunkt (ich dachte immer, dass dies vor allem bei Otto-Motoren entscheidend ist). Dabei muss man bedenken, dass nicht alle Batteriearten die Bremsenergie mit deren hoher Energiedichte aufnehmen können. Vielleicht liegen irgendwann genaue Messergebnisse (ohne Schönrechnerei) der Energieflüsse vor und der Autor kann in zwei Jahren darüber und den aktuellen Stand der genannten Antriebe berichten.

Siegfried Graßmann, E-Mail



Neuer Onlineshop mit noch größerer Auswahl

www.donnerbuechse.com

- Neuware aller führenden Hersteller
- Spurweiten von 1 bis Z
- Zubehör • Fertiggelände
- Spur 1 Märklin-Premium-Händler
- Spur TT Spezialist in NRW
- An- und Verkauf von Modellbahnen

Unsere Ladengeschäfte

Hauptgeschäft ➤ Neuware

Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile, etc.

Gebrauchtwarengeschäft ➤ im Innenhof

Loks, Wagen und alles für den Anlagenbau, Modellautos, Bastelloks und Bastelwagen, etc.

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654
Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)
➥ 5 hauseigene Kundenparkplätze

Öffnungszeiten ➤

Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 Uhr – 18:30 Uhr
Sa.: 10:00 Uhr – 16:00 Uhr *
* Sa. Nov. Dez.: 10:00 Uhr – 18.30 Uhr
>>>> Montag: Ruhetag <<<<

Unser Gebrauchtwarengeschäft schließt 15 Minuten früher

Fleischmann • Hobbytrain • Jägerndorfer Collection • Kato • Kibri • Kres Modelle • Kuehn • Lemke • L.S. Models Exclusive • märklin • Minis • Noch • Piko • Preiser • pmt • Roco • Modelleisenbahn Schirmer • Sommerfeldt • Tillig TT-Bahn • Trix • Uhlenbrock • Viessmann • Vollmer • Arnold • Auhagen • Beckmann TT • Bemo • Brawa • Busch • ESU • Faller • fischer-modell • Hobbytrain • Hobi • Herpa • Heris

Für den Verkehr zwischen dem New Yorker Bahnhof Pennsylvania Station und dem Umland beschaffte die Bahngesellschaft New Jersey Transit 35 spezielle Loks aus Hessen.

Eine Kasselanerin in New York



Unverkennbar eine Lok der Traxx-Familie. Die ALP-45 DP ist jedoch eine Nummer größer und erheblich schwerer als ihre Schwestern in Europa.

Eingeweihte wissen es: Ein Kasselaner beziehungsweise eine Kasselanerin ist eine Person, die in Kassel geboren ist, im Gegensatz zu einem Kasseler respektive einer Kasselerin. Die beiden letzteren Begriffe beschreiben lediglich die Wohnhaftigkeit in Kassel.

So gesehen sind die 35 Lokomotiven der Baureihe ALP-45DP echte Kasselanerinnen, rollten sie doch aus den traditionsreichen ehemaligen Henschel-Werkshallen an der Holländischen Straße, auch wenn sie ihren Wohnsitz längst jenseits des großen Teiches haben.

Die Besonderheiten des New Yorker Bahnverkehrs hatten ein außergewöhnliches Fahrzeug erforderlich gemacht. Denn die berühmte Pennsylvania (Penn) Station, ein Tunnelbahnhof mit 21 Gleisen im Herzen Manhattans, und der Tunnel unter dem Hudson River dürfen nur elektrisch



FOTO: BODO SCHULZ

In anderer Lackierung zeigte Bombardier die ALP-45 DP auf der Berliner Innotrans. ALP-45 DP bedeutet: American Locomotive Passenger 4 (Achsen) 5 (MVA/Trafoleistung) Dual Power.

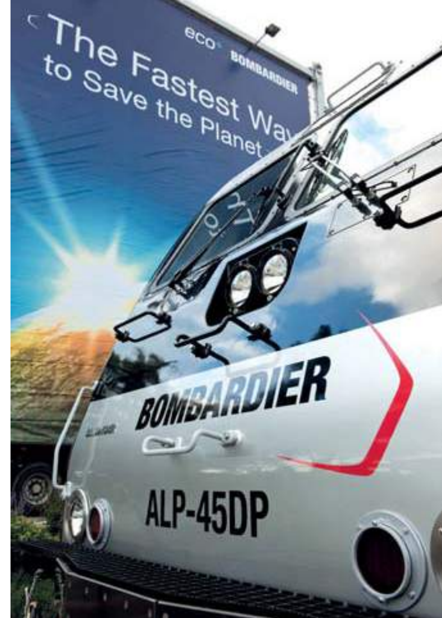


FOTO: BODO SCHULZ

„Der schnellste Weg, den Planeten zu retten", lautete der ALP-45 DP-Werbeslogan.

befahren werden, die zu bedienenden Vororte im Bundesstaat New Jersey hingegen liegen meist entlang nicht elektrifizierter Strecken. Um zeitraubende Lokwechsel oder das Umsteigen der Fahrgäste zu vermeiden, waren Loks nötig, die sowohl elektrisch als auch im Dieselbetrieb nahezu gleichwertige Leistungen erbringen.

Kein US-Fahrzeughersteller hatte eine Lösung im Portfolio, die unter den gegebenen Randbedingungen erfolgversprechend gewesen wäre. Die in US-Dieselloks üblicherweise eingebauten Dieselmotoren hätten das Lokgewicht zu sehr in die Höhe getrieben, da das geforderte Fahrzeug neben der dieselelektrischen Ausrüstung auch eine vollwertige Ausstattung inklusive schwerem Transformator für das 12,5 kV/25 Hz- respektive 25 kV/60 Hz-Wechselstrom-Oberleitungssystem aufweisen musste. Auf der Suche nach einem Hersteller wurden die Amerikaner bei Bombardier in Kassel fündig. Basis des Entwurfs ist die erfolgreiche Traxx-Familie. Im Wesentlichen handelt es sich, wie heute üblich, um eine Drehstromlok mit Gleichstromzwischenkreis und Drehstrom-Asynchronmotoren mit Käfigläufer.

Großer Fortschritt für den New Yorker Vorortverkehr

2010 stellte Bombardier die ALP-45 DP erstmals auf der Innotrans in Berlin aus. Dass der neue Loktyp ein Mitglied der Traxx-Familie ist, erkennt man leicht an der Formgebung. Die Ausrüstung ist dagegen einzigartig: Zwei schnelllaufende Caterpillar-Dieselmotoren stellen jeweils knapp 1600 kW Leistung für die bordinterne Stromerzeugung bereit. Im Dieselmodus stehen 2700 kW am Radsatz zur Verfügung, was eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ermöglicht. Unter Fahrdraht besitzt die Lok eine Dauerleistung von 4000 kW am Radsatz und ist 200 km/h schnell. Um die nötige Ausrüstung im Lokkasten unterbringen zu können, ohne die Längenvorgaben zu übertreffen, verzichtete man auf einen zweiten Führerstand. Da die Loks lediglich in Pendelzügen eingesetzt werden sollten, war dies keine große Einschränkung. Herausgekommen ist dennoch ein Schwergewicht mit einer Radsatzfahrmasse von 32,5 Tonnen.

Dank der nun seit ein paar Jahren im Einsatz stehenden ALP-45 DP fahren Pendler nach Manhattan auf der Morristown Line, Montclair-Boonton Line, Raritan Valley Line, Northeast Corridor Line und der North Jersey Coast Line umsteigefrei.

Neben der Verkehrsgesellschaft New Jersey Transit bestellte auch die kanadische „Montreal's Agence métropolitaine de transport" (AMT) 20 Exemplare der ALP-45 DP-Lokomotive für die sogenannte Mascouche-Linie, die durch den Mount Royal Tunnel zum Bahnhof Montreal Central Station verläuft. ☐

Stefan Alkofer



FOTOS: ROB PISANI (2)

Ebenfalls aus dem Hause Bombardier stammen die gleichzeitig beschafften Doppelstockwagen. Die ALP-45 DP ziehen beeindruckende Garnituren mit bis zu zehn Wagen.



Heute rollen Triebwagen der Mitteldeutschen Regiobahn (MRB) über den zweigleisigen Streckenabschnitt der früheren Riesa-Chemnitzer Eisenbahn. Doch bis 1986 spielte hier König Dampf eine eindrucksvolle Rolle.

Mit Dampf über die Bankrottmeile

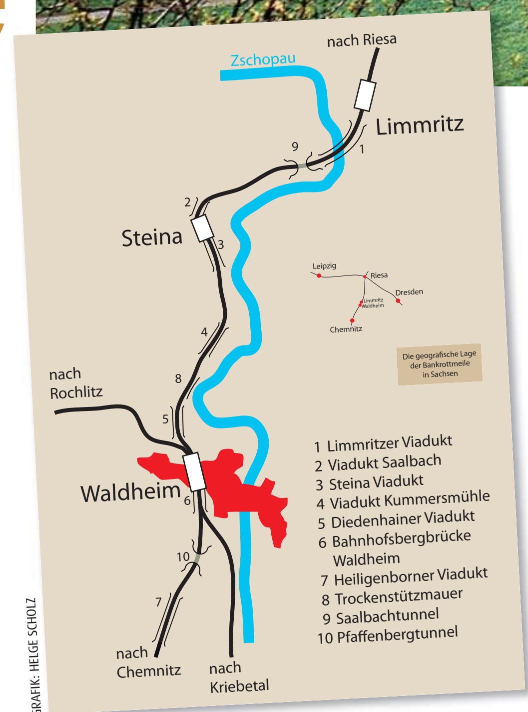
Sechs Viadukte, eine Straßenbrücke, eine große Stützmauer, zwei Tunnel und einige massive Felsabtragungen kennzeichneten die berühmte „Bankrottmeile". Mit diesem Ausdruck ist das finanzielle Scheitern einer Eisenbahngesellschaft gemeint, die ab 1846 das Projekt einer Schienenverbindung von Riesa nach Chemnitz im Abschnitt Limmritz – Waldheim in Angriff nahm.

Nach der Abstellung aller regelspurigen Dampflokomotiven der Rbd Dresden im Frühjahr 1980 bescherte die Ölkrise ab Ende 1981 den noch einsatzfähigen Maschinen ein kurzes Intermezzo – eben auch auf der Bankrottmeile. Nachdem bis September 1979 hier sogar noch die letzten Glauchauer 58.30 über Döbeln Hbf bis Riesa Güterzüge bespannt hatten, übernahmen mehr und mehr V 200 und V 180



58 3023-7 wartete im September 1976 in Limmritz die Kreuzung mit dem Personenzug nach Waldheim ab und erhielt dann die Ausfahrt nach Döbeln. Die Straßenbrücke wirkt wie das Eingangstor zur Bankrottmeile.

FOTO: HELGE SCHOLZ



GRAFIK: HELGE SCHOLZ

Der Streckenabschnitt der Bankrottmeile zwischen Limmritz und Waldheim mit der Lage der verschiedenen Kunstbauten.

und letzte Hilbersdorfer 50 die Leistungen. Die von den Felshängen wiederschallenden Abdampfschläge boten eine Dampfeisenbahn-Akustik vom Feinsten. Doch der Preis dafür war einst hoch und so ist ein Blick in die Geschichte der Bankrottmeile angebracht.

Aus einer von einem Eisenbahnfreund zurechtgestutzten Baumkrone heraus gelang im Juni 1981 der Blick auf den N 62335 beim Überfahren des Limmritzer Viaduktes.

FOTO: HELGE SCHOLZ

Die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth war die Initialzündung für eine völlig neue und ungeahnt effektive Transportmöglichkeit. Die Kunde vom innovativen Verkehrsmittel entfachte auch in Sachsen den Wunsch, mit der Eisenbahn die Wirtschaft zu beflügeln. Schon am 14. November 1835 gründete sich in Chemnitz ein Komitee, welches den Bau einer erzgebirgischen Eisenbahn von Zwickau über Chemnitz nach Riesa als Ziel proklamierte. Doch das Finanzkonzept war naiv, wie sich Jahre später herausstellte. Auf staatliche Unterstützung glaubte man verzichten zu können. Ein zweiter Fehler war die Unentschlossenheit, den Bahnbau zu beginnen. Inzwischen waren die Kosten für Lohn und Baustoffe entgegen der Kalkulation heftig gestiegen. Dass die Streckenführung im Zschopautal nicht einfach werden würde, war dem Komitee bewusst. Neben der heute vorzufindenden Linienführung mit mehreren beachtlichen Kunstbauten dachte man sogar daran, die Züge an Rampen mittels Seilen und Windenanlagen hinaufziehen zu können.

Mit einem Kapital von vier Millionen Talern startete die Chemnitz-Riesaer Eisenbahngesellschaft den Bahnbau am 9. Mai 1845 in Riesa. Durchs Hügelland bis Bauchlitz (später Bahnhof Döbeln Nord) hatten die Ingenieure und Bauarbeiter leichtes Spiel. In Bauchlitz rollte der erste Zug am 29. August 1847 ein und einen Monat später wurde der drei Kilometer lange Abschnitt bis Limmritz freigegeben. Einen Kilometer hinter der Station Limmritz galt es dann, das tiefe Zschopautal zu queren und an einem Hang entlang die Strecke an Steina-Saalbach vorbei in Richtung Waldheim zu führen. Um es vorweg zu nehmen, dieser Abschnitt wurde einer der teuersten, wenn nicht überhaupt der Spitzenreiter unter den kostspieligen Strecken der deutschen Eisenbahnen.

1981: Kurzes Dampfrevival mit der Baureihe 50

1914: Brückenwache am Limmritzer Viadukt

Ebenso hoch wie die wirtschaftliche Bedeutung der Riesa-Chemnitzer Eisenbahn wurde die strategische Wichtigkeit der Strecke als schnelle Nord-Süd-Verbindung von den Militärs des Deutschen Reiches eingeschätzt. Im Zuge der Mobilmachung am 1. August 1914 wurde eine Limmritzer Brückenwache aufgestellt. Die Viadukte sollten mit Wachen des Landsturmes vor Angriffen des Feindes und Sabotage geschützt werden. Dafür wurden als Landsturm alle Wehrpflichtigen vom vollendeten 17. bis zum vollendeten 42. Lebensjahr herangezogen, sofern sie nicht im Heer oder in der Marine dienten.



FOTO: SLG. SCHOLZ


FOTOS: HELGE SCHOLZ

Altbau-Lok 50 2407 ist mit dem N 62335 in Waldheim angekommen. Gleich beginnt sie mit dem Rangieren, rechts sieht man die Gütergleise.

Ebenso gutgläubig, naiv oder realitätsfern wie die Finanzierung dieses Mammutprojektes war auch die Projektierung der einzelnen Abschnitte. Die aus den Einschnitten gewonnenen Steine ließen sich nicht so wie gedacht als billige Baumaterialien für die Viadukte nutzen. Die schlechte Beschaffenheit der Brückenbaugründe verursachten weiter enorme Mehrkosten mit Zusatzarbeiten. Die Errichtung aller Kunstbauten brachte das Budget und Ansehen der Gesellschaft in Schieflage. Es wurden 1847 bereits sechs Millionen Taler Baukosten geschätzt, was die Höhe des Anlagekapitals deutlich überstieg. Einen ersten Hilferuf, den Bahnbau zu tragen, lehnte der sächsische Landtag im April 1847 ab, und die sich im selben Jahr allgemein verschärfende wirtschaftliche Lage behinderte den zügigen Fortgang der Arbeiten. Die im März 1849 in Sachsen ausgebrochene Revolution brachte diese dann zum völligen Stillstand. Ausländische Arbeiter verließen die Baustellen. Nur noch ein Drittel der Beschäftigten war vor Ort. Nach dem Scheitern der Revolution sah der sächsische Staat seine bisher eingebrachten 1,25 Millionen Taler nur sicher investiert, wenn er die Bahnstrecke doch übernahm. Am 31. Dezember 1850 wurde die Bahn nach der Liquidation der Chemnitz-Riesaer Eisenbahngesellschaft vom Staat übernommen. Der Betrieb konnte am 1. September 1852 eröffnet werden. Mit den Gesamtkosten von 6 937 856 Talern wurden auf dem 8,85 Meilen langen Abschnitt pro Meile 786 200 Taler verbaut.

1850: Staat übernimmt das Eisenbahnbauprojekt

Neben den sieben Brückenbauwerken passierten die Züge zwei Tunnel. Zur Eröffnung waren es noch tiefe Felseinschnitte. Um diese Streckenabschnitte vor Wetter-



Die südliche Ausfahrt aus dem Waldheimer Pfaffenbergtunnel. Man erkennt links die Lage des 1945 angebauten zweiten Streckengleises. 50 3583 dampft weiter in Richtung Mittweida.

unbill und Steinschlag sichern zu können, baute man 1885 dort zwei Tunnelröhren. Die Tunnel Saalbach hinter dem Limmritzer Viadukt und am Waldheimer Pfaffenberg sicherten fortan diese Abschnitte auch vor Verwehungen. Im Zuge der Streckenelektrifizierung im Jahr 1990 wurden die künstlich angelegten Tunnel geöffnet. Das Lichtraumprofil war für den nach 1945 wieder aufgebauten zweigleisigen Abschnitt ausreichend, jedoch nicht für den Oberleitungsbetrieb.

1975, gut 15 Jahre vor der Elektrifizierung der RC-Linie (Riesa – Chemnitz) beschloss die DR, den Limmritzer Viadukt zu sanieren. Das Bauwerk wurde beidseitig komplett eingerüstet. Für die Sandstrahlarbeiten brauchte der Bahnbetrieb über die Talbrücke nicht unterbrochen werden.

Anders gestalteten sich die Vorarbeiten zur Elektrifizierung. Das Haupthindernis waren wie gesagt die beiden zu engen Tunnelröhren. Zuerst begannen die Abbrucharbeiten im Januar 1985 am Limmritzer Saalbachtunnel. Nachdem das vor gut 100

1990: Tunnelabriss und zweites Streckengleis

Jahren aufgeschüttete Erdreich über den gemauerten Röhren beseitigt war, konnte die Vermauerung Stück für Stück abgetragen werden. 80 Sprengungen in Betriebspausen und die Abfuhr von mehr als 60 000 Kubikmeter Erdreich und Mauerwerk waren zum Abbau des Bauwerks nötig. Gleis und Planum bedeckte man zur Befahrung mit Großgeräten und Lkw mit Altschwellen bis zur Schienenkopfhöhe. Die nach 1945 eingleisige Strecke war ohnehin stark befahren. Längere Sperrpausen waren unerwünscht. Man versuchte, während der Abrissarbeiten den Bahnbetrieb so lange wie möglich aufrechtzuerhalten.



FOTO: GÜNTER MEYER/SAMMLUNG SCHOLZ

Halt im Bahnhof Steina: Links neben dem Streckengleis liegt noch ein Ladestraßengleis. Nach der Ausfahrt geht es in Richtung Döbeln gleich auf den Viadukt Saalbach (Geländer im Bild).

Kunstbauten im Streckenabschnitt Limmritz – Waldheim

Bauwerk	Station	Länge	Höhe
Limmritzer Viadukt	29,981	291 m	37,4 m
Viadukt Saalbach	31,459	83 m	26,9 m
Steina-Viadukt	31,811	226 m	37,0 m
Viadukt Kummersmühle	32,362	105 m	29,2 m
Diedenhainer Viadukt	34,271	212 m	46,7 m
Bahnhofsbergbrücke Waldheim	35,073	13 m	7,5 m
Heiligenborner Viadukt	36,055	212 m	39,6 m
Trockenstützmauer vor Waldheim		370 m	35 m
Saalbachtunnel	30,361	128 m	
Pfaffenbergtunnel	35,718	170 m	

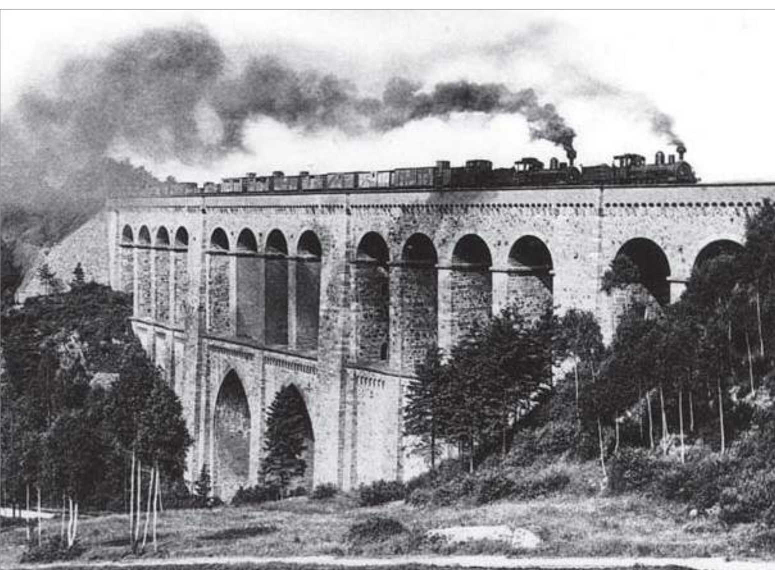


FOTO: SLG. SCHOLZ

Zwei Maschinen der sächs. Gattung V schleppen um 1910 einen Güterzug über den Diedenhainer Viadukt.

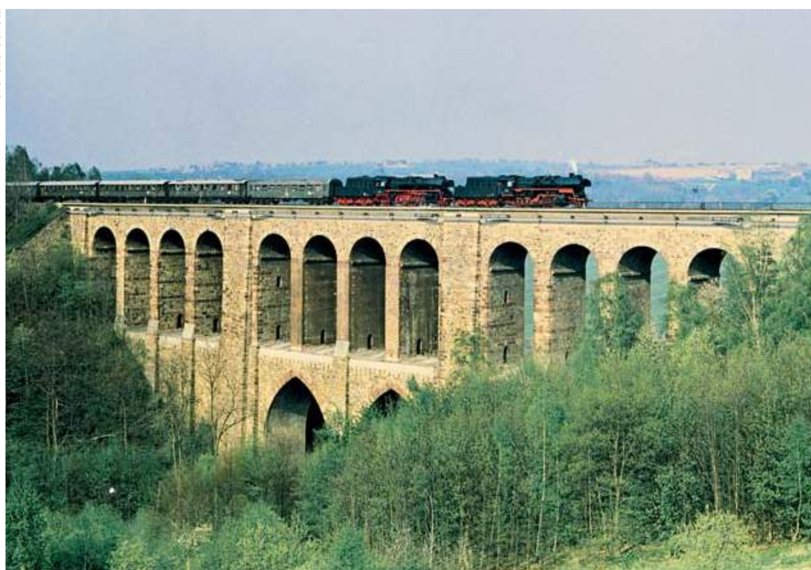


FOTO: SLG. SCHOLZ

70 Jahre später entstand vom fast gleichen Standort aus das Motiv eines DMV-Sonderzuges mit der 58 3047 und 35 1113 vor Waldheim.


FOTO: JÜRGEN ALBRECHT

Der Saalbachtunnel wurde zuerst abgerissen. 118 795 passiert im Oktober 1986 die Abrissbaustelle. Von der Tunnelröhre steht nur noch ein Teil des nördlichen Bereiches.



FOTO: SLG. SCHOLZ

Per Bauzug wurden ab 1988 die Mastfundamente gebohrt und mit Beton ausgegossen.

Am 26. Mai 1987 war der Limmritzer Tunnel Geschichte. 1990 konnte das in selber Technologie vorgenommene Aufschlitzen des Waldheimer Pfaffenbergtunnels abgeschlossen werden. Nach dem Auslegen des zweiten Streckengleises wurden mit Hilfe von Bauzügen die Gründungsarbeiten für die Streckenmasten ausgeführt.

Zehn Jahre zuvor: Mit der Wiederinbetriebnahme einiger rostgefeuerter Dampflokomotiven in der Rbd Dresden ab dem 1. Dezember 1981 bot die Bankrottmeile eine Fülle grandioser Motive. Manch Baumkrone wurde erstiegen und für die Blickfreiheit ein wenig zurechtgestutzt. So ergab sich eine tolle Seitenansicht auf den Limmritzer Viadukt. Der Mittagsgüterzug N 62335 Döbeln – Hilbersdorf, 11.31 Uhr ab Döbeln, mit der Kreuzung des ebenfalls dampfgeführten Gegenzuges N 62334 in Mittweida, lockte Eisenbahnfreunde aus nah und fern an die Bankrottmeile.

Eine Starlok dieser Leistung war die Altbaumaschine 50 2407. Vom Bw Nossen wechselte die Maschine mit Wiederinbetriebnahme als Planlok nach Hilbersdorf. Während der kurzen Zeit des Dampf-Aus in der Rbd Dresden hatte die 50 als fahrfähige Heizlok (vom Heizstand seitlich des Schuppens über die Drehscheibe zum Kohlebansen) in der Einsatzstelle Döbeln eine lebenserhaltende Aufgabe.

Die Steigungsabschnitte mit einer Neigung von 1:100 bis 1:200 in Richtung Waldheim, die Vorbeifahrt an der Felswand bei Steina und die Tunneldurch- und -ausfahrten garantierten eindrucksvolle Dampfbahnerlebnisse und Motive. Auf einem Wanderweg kann man auch heute noch vom Tal aus zur Trasse hinaufgelangen. Wer die gemauerte Wegunterführung kurz vor Steina nützt und unter der Trasse hindurchgeht, kann die Linie ins Zschopautal überblicken.

Die Dampfbahnherrlichkeit von planmäßig dampfgeführten Güterzügen ist zwar vorbei, doch auch heute kann bei Sonderfahrten über die Bankrottmeile für Augenblicke dieser Zauber zurückgewonnen werden. □ *Helge Scholz*


FOTO: HELGE SCHOLZ

Zwischen dem Saalbachtunnel und dem Saalbacher Viadukt vor dem Bahnhof Steina waren einige Felsabbrüche zur Trassierung der Linie oberhalb der Zschopau notwendig. Eine Hilbersdorfer Reko-50 schleppt den Nahgüterzug N 62335 im Sommer 1982 in Richtung Waldheim.

Die letzten **Dampfjahre** bei der **Bundesbahn**



Lauda im Jahre 1970: Eine Armada von Dampfloks steht bereit, um Züge über die Hauptstrecke von Würzburg nach Heilbronn zu ziehen. Lauda ist damals eine Pilgerstätte für Eisenbahnfreunde aus aller Welt. Der Würzburger Eisenbahnfreund Gerhard Kramer hat diese Atmosphäre mit semiprofessioneller Ausrüstung meisterhaft in Szene gesetzt – vor allem den Fischzug Sg 5321, der mit einer Last von bis zu 1100 Tonnen von zwei Loks befördert werden musste. Erleben Sie die Baureihen 03, 23, 44, 50 und 64 in einer letzten Blütezeit des Dampfbetriebs. Mit Originalton, der die einzigartigen historischen Aufnahmen noch authentischer macht. Als Ergänzung kommen Eisenbahner und Dampflokfans zu Wort, die an die Dampflokhochburg Lauda mit lebendigen Erzählungen erinnern.

Laufzeit 80 Minuten • Best.-Nr. 3032 • € 22,95

Weitere Volldampffilme aus DB-Zeiten:



Best.-Nr. 3021
€ 22,95



Best.-Nr. 3022
€ 22,95



Best.-Nr. 3024
€ 22,95



Best.-Nr. 3030
€ 22,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 -0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



EINSTEIGEN UND LOSLESEN!



Erleben Sie in der neuen Ausgabe unseres Erfolgs-Magazins – wie in der beliebten SWR-Sendung – in gedruckter Form eindrucksvolle Züge in herrlichen Landschaften. So zum Beispiel den Rheingold oder die einzige erhaltene deutsche Waldeisenbahn, die am Rande des Muskauer Landschaftsparks durch eine idyllische Gegend dampft. Oder genießen Sie die Harzer Schmalspurbahnen aus einer ungewöhnlichen Perspektive. Einmalig ist eine Schienenkreuzfahrt zur Teufelsnase in Ecuador. Zu den schönsten Bahnstrecken in Südeuropa gehört die Dourotalbahn in Portugal, wo der berühmte Portwein gedeiht. Schließlich stellen wir den neuen Italien-Teil im Miniatur Wunderland vor, wo das ER-Team eine neue Folge gedreht hat.

Heft 1/17: 116 Seiten + DVD – nur € 6,90

Jetzt bei Ihrem Zeitschriftenhändler und bei www.vgbahn.info. Oder bestellen Sie das günstige ER-Abo: 4 Hefte pro Jahr nur € 25,– (ER-Clubmitglieder und Mitglieder der Märklin-Kundenclubs nur € 20,– , Ausland jeweils + € 10,–).



Digital im Bahn-Kiosk für Ihr Tablet/Smartphone.
Oder als eBook unter www.vgbahn.info.



Sie finden uns:
www.facebook.de/vgbahn



VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Eisenbahn-Romantik, Postfach 5324, D-79020 Freiburg, Tel. 0761/6966043, Fax 0761/66310
E-Mail eisenbahn-romantik@riogrande.de, www.vgbahn.de/abo

GÜTERBAHNHOF

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE

MINI-MARKT — VERKAUFEN
BÖRSEN — TAUSCHEN
MÄRKTE — SUCHEN



VERKÄUFE
Dies + Das

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

Verkauf: orig. Lokschild 50 3561-3 vom Bw Halberst./Güsten/Güstrow/ Schwerin und Buch: Dampfzeit SW-B-Bd., neuwertiger Zustand DB. Suche: orig. NALS BR 50 u. BR 52 DR-Altbau/Neubau/Reko. Preise: VS. Tel.: 036622/71666.

N-Bahnkeller
Binsfeldstr.5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten !
Farblich bereits fertig !
BR 56.5-6
sä. IXHV
50 Stück
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe Modulanlage Spur 0e. Größe 540 x 240 cm, 10 Teile. Voll gestaltet. Preis VB. Tel.: 0170/2959747 oder manfred-lgb@t-online.de.

www.lok-doc-wevering.de

Original Zugschlussleuchte der Deutschen Reichsbahn, Petroleumlampe, im Originalzustand zu verkaufen. Verhandlungsbasis. haschmo@telelev-dsl.de.

www.jans-modellshop.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in H0: Bühnen, Tritte, Handläufe und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen: 11,– € Radscheiben-Elemente für ES64U2 "Taurus" 8er Set anbaufertig grau lackiert: 10,– €

www.MODELLBAHNSHOP.de
Inh. Ralf Korn
Fachgeschäft & Versandhandel
Modelleisenbahnen, Modellautos, Gartenbahnen, Fachbücher uvm.
Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz
☎ 03435 988240
info@modellbahnshop.com
www.modellbahnshop.com

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

Verkaufe aus Platzgründen meine aus zwei Teilen bestehende Anlage und zwar ein Dampflok Bw mit funktionsfähiger Drehscheibe, sämtl. Behandlungsanlagen, sämtliche Eisenbahnwohngebäude, sämtl. Bw-Verwaltungsgebäude, alles aus Epoche 1/2. Gerhard Hollrotter, Gebelestr. 22a, 81679 München. Tel.: 089/987128.

www.modellbau-chocholaty.de

Verk.: M+F Spritzpistole m. Zubehör, Bastel-Kreissäge, Bastel-Stichsäge, Bohrzwerg mit Zubehör, kleine Bastel-Bohrmaschine, 3 Lötkolben, div. Präzisionswerkzeug, alles in gutem Zustand. Preis auf Anfrage. Tel.: 089/879384, heim-walter@web.de.

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 + H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

Modellbahn 2. Hand
An- und Verkauf von Modellbahnen aller Spuren und Größen: Sammlungen, Anlagen, Einzelstücke, Zubehör usw., Modellautos.
Jetzt auch **NEUWARE**.
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10.00–18.00 • Sa.: 10.00–14.00
Tel.: 07 31 / 6 02 64 91 • Fax: 07 31 / 61 99 17
www.modellbahn-ulm.de • Info@modellbahn-ulm.de
89073 Ulm • Herrenkellergasse 16

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB ÖBB-Schmalspur, unbespielt, OVP, 1 Diesellok 20520 (MZS), 22962 Sound, 2 4-achs. P.-, 1 Fahrradwagen, 1 Restaurant-Wagen „Ybbstalbahn", alle Wagen Metallräder. Liste Tel.: 06187/27460, Fax: 06187/901060, nfp-redaktion@t-online.de.

www.spur-0.de

Verkaufe: KM1-Dampflok badische IVh, Ep. I, fein gesupert, 1A-Zustand, für € 2.850,–. Bei Selbstabholung erfolgt Vorführung auf Anlage. Schrankenposten, Fertigmodell Spur 1, Ziegel von Stangl Laser-Cut, fein gesupert € 140,–. Tel.: 06181/690354.

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

Kleinst-Serien Bausätze in Kunststofftechnik
NEU
Kleinst-Serie des DR Pwg 88 in N
Restexemplare noch vorhanden
In Vorbereitung in der Ausführung als Das Auslieferung Herbst 2017
1990 25 Jahre 2015
MODELLBAHN KLEINSERIEN NEUMANN
Alle Bausätze lackiert und bedruckt
Info gegen 1,40 € in Briefmarken oder
neumann.mi@online.de
Vertrieb und Versand nur von
Modellbahn-Kleinserien I. Neumann
Malterstr. 53 • 01159 Dresden

Ha0 - HartmannOriginal
MODELLBESCHRIFTUNGEN
Naßschiebebilder (Decals)
- weiß - gold - silber - farbig -
TT - H0 - 0 - I - II - LGB
NEU! 3D Nieten (Decals)
www.Hartmann-Original.de
Tel./Fax.: 035 205 / 75 409

TILLIG-Clubhändler
Modellbahnbox Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
EUROTRAIN
Öffnungsz.: Di.–Fr. 10.00–13.00 und 14.00–18.00 Uhr • Sa. 9.00–12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr .... vieles mehr
seit 1977
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 0 23 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-pietsch.com

Biete HAG Schweizer D-Zugwagen Typ EW 1: 3x Nr. 429 1./2. Kl. der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Preis je Wagen € 30,–. W. Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.augsburger-lokschuppen.de

www.zuz-modellbahn.com

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Biete Flm. Schweizer D-Zugwg.: 2x 5136 1./2. Kl. Süd-Ost-Bahn; 4x 5137 2. Kl. Süd-Ost-Bahn; 2x 5138 1./2. Kl. SBB; 4x 5139 2. Kl. SBB; 1x 5130 Gepäckwg. SBB. Preis je Wag. € 25,–. W. Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.mbs-dd.com

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

Von Privat an Privat: Fleischm., Roco, Epoche II, III, IV, Diesel- u. E-Loks sowie Personen- u. Güterwagen, zwei Wendel mit Gewindstangen und sehr viel Zubehör. Alles digital. ESU Comander 50200, Lenz Module u. LS100 und vieles mehr. Tel.: 0172/2819081.

www.modellbahnritzer.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 590,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 990,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Alltagsbetrieb
bei der DR



Der Name Rainer Heinrich aus Steinpleis bei Zwickau ist in ganz Deutschland bekannt. Wie kaum ein anderer dokumentierte er ab Ende der 1960er-Jahre alle Schmalspurbahnen in der DDR. Jetzt öffnet er seine „Schatzkisten" und stellt Raritäten von acht dieser Bimmelbahnen vor.

84 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „Die Selketalbahn" (Laufzeit ca. 55 Minuten)
Best.-Nr. 941602 | € 12,50

Einfach bestellen! 08141/53481-0 *oder* **bestellung@vgbahn.de**

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Roco: BR 58 DR € 80,–; BR 57 DR € 70,–. Trix: BR 38.4 Länderbahn € 70,–. Flm.: BR 56 Länderbahn € 70,–. Lil.: BR 62 DR € 60,–. Piko: 1 Paar Windbergwagen DRG neu € 40,–. Alles + Porto. Tel.: 03335/31076 (nach 18 Uhr).

www.moba-tech.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Verk. große Modellautosammlung in H0 seit den 70er Jahren (ca. 400–500 Stück) von Wiking, Brekina, Herpa, Roco usw. Eine große Zahl an Feuerwehrautos und Militärfahrzeugen. Es befinden sich einige „Schätzchen" darunter (laut Aussage eines Fachmannes). Auf Wunsch werden die Autos auch „convolut" (d.h. kartonweise, aber nicht einzeln) abgegeben. Tel.: 089/879384, heim-walter@web.de.

www.beka-modelle.de

www.modelltom.com

www.carocar.com

Spur H0 verk.: Flm. V 180002 Kriegslok € 145; Roco BR E 18019 € 95; Flm. BR E 17 121 € 135; Roco BR E 18014 € 135; Roco BR 1911 rot € 120; Roco BR 13253 Schweiz € 165; Roco BR 74967 DB € 115; Roco BR 4 mit 01-Tender. Tel.: 0385/5559076.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.modelleisenbahn.com



www.d-i-e-t-z.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

Große H0-2-Leiteranlage 7 x 4 m, bestehend aus 7 Segmenten, ca. 50 Weichen, Drehscheibe, Signale, Hallen und Häuser etc. zu verkaufen. Fahrendes Material: 50 Loks Roco, Fleisch., Lilip., Trix, Hamo, teilweise mit Faulhabermotoren, originalverp., 120 Personenwagen, ca. 60 Güterw. Die analoge Anlage befindet sich im Raum Pforzheim. Tel.: 07231/651566 (von 15–20 Uhr).

www.jbmodellbahnservice.de

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

www.suchundfind-stuttgart.de

Verk. H0-2L, 250 Wagen, 50 Loks, unbespielt, auch Teilverkauf ab € 100,–, viel Zubehör, keine Listen. Verkauf nur an Privat vor Ort. Fabrikate: Roco, Fleischm., Ade usw. Tel.: 030/4327208 (ab 18 Uhr).

www.menzels-lokschuppen.de

www.modellbahn-leisnig.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

Spur 0 • 4 Bahnarbeiter beim Thermit-Schweißen
bemalt inkl. Schweißtopf und Gießmulden € 80,–
www.hauser-figuren.de
Tel.: 035841/36752 • E-Mail: info@hauser-figuren.de

www.zum-alten-dampfross-berlin.de
Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen
Zum alten Dampfross
Inh. Mike Lorbeer
Kablowerweg 89 | D – 12526 BERLIN
www.mike-lorbeer@t-online.de
MoBa - Work
Inh. Dipl.-Ing. Jochen Krause
Tel.: + 49 (0) 30 / 64 93 325
www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de

Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalformate
Märklin-Motorola und DCC
sowie die Rückmeldesysteme
s88, RS und Roco!
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.ldt-infocenter.com
Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel. : 04122 / 977 381
Fax : 04122 / 977 382

MODELLBAHN AUMILLER
www.naskapi.de
...auf über 220 qm!
in der Oberpfalz
u.a. Märklin - Fleischmann - Roco - Bemo - Lenz - Trix - LGB - Piko - Auhagen - DC-Car-Systems - Bachmann - Brawa - Brekina - Busch - Dietz - ESU - Faller - Herpa - Kibri - Liliput - Massoth - Noch - Pola - Preiser - Seuthe - Tillig - Uhlenbrock - Viessmann - Vollmer und und und und ....
Modellbahn Aumiller - 92421 Schwandorf
Tel.: 09431 5600035 - e-mail: info@naskapi.de
Dachelhofer Str. 88 - mit vielen kostenlosen Parkplätzen am Haus!
Verkauf
Reparaturservice
Update-Service
Anlagenbau
Workshops
Digitaltechnik
Decodereinbau
online-shop:
www.naskapi.de

PRINT + INTERNET
ÜBER 200.000 KONTAKTE

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] · ModellEisenBahner · MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL · Eisenbahn JOURNAL

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

ANZEIGENSCHLUSS MEB 8/2017: 06.06.2017

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ____________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

FL4913 MITROPA-Nachtzug + Erg.-Wagen FL86587, neu + selten € 480, RO41251 Digi-Startset V80 + Nahverk.-Zug, neu € 135, RO62595 BR115 Ep. 5, neuw. € 80, PIKO-Set BR182 + 2 Dosto-Wagen, neu € 92. Tel.: 0212/24929904.

www.puerner.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Spur N verkaufe: Arnold BR 96006 € 135,–; Fleischm. BR 89009 mit Tender € 110,–; Minitrix BR 03234 € 155,–; Escalu el. Triebwagen 4-achsig € 125,–; Minitrix 3-achsige Rangierlok € 45,–; Arnold Ellok 1044501 Österreich € 78,–. Tel.: 0385/5559076.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Rollprüfstand für Lokomotiven der Spur N. Spezialanfertigung der Deutschen Firma SB-Modellbau. Rüstet Lokomotiven mit Spezialmotoren aus. Neupreis 120,00 € Verhandlungsbasis. haschmo@telelev-dsl.de.

www.modellbahnservice-dr.de

Wandvitrine (Buche) für Modellbahn Spur N, Länge 100 cm, Höhe 60 cm mit 14 lfdm Schienen und 2 Glasschiebetüren, an Selbstabholer zu verkaufen. Verhandlungsbasis. haschmo@telelev-dsl.de.

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

Eisenbahnwelten im Kurort Rathen
Gartenbahnanlage mit 4600 m Schienen Spurweite IIm
www.eisenbahnwelten-rathen.de

Ein perfektes Bahnbetriebswerk

Den betrieblichen Mittelpunkt auf einer Modellbahnanlage bilden der Bahnhof und sein Bahnbetriebswerk (Bw). Vor allem der Dampflokbetrieb erforderte eine umfangreiche Logistik. Obwohl die Richtlinien für die Konzeption eines Bw klar sind, werden auf vielen Anlagen Darstellungsfehler gemacht. Die ModellbahnSchule versucht dem Modellbahner genügend Informationen zu geben, damit künftige Planungen vorbildgerechter ausfallen. In letzter Zeit entwickelten verschiedene Hersteller bei den Premium-Bäumen Produktverbesserungen. Die neueste Ausgabe der ModellbahnSchule stellt diese interessanten Neuheiten vor.

100 Seiten, Format 225 x 300 mm, Klebebindung, rund 200 Abbildungen und Skizzen
Best.-Nr. 920036 | € 12,–



Einfach bestellen! 08141/53481-0 *oder* **bestellung@vgbahn.de**

Märklin C-Gleise, Weichen, Bogenweichen, DKW, 4x E-Antriebe, alles neuwertig, halber NP, Drehscheibe neu, digital 7686 € 220,–, Carrera-Rennbahn u. Zubehör 124, 132, Universal, große Menge, Listen anfordern. Tel.: 02841/42073.

www.vgbahn.de

Zubehör in H0 zu verk.: 2 große Bahnhöfe, Häuser, ca. 500 Bäume, ca. 1000 Figuren, Baumaterial, Kleinteile, Gleismaterial, Oberleitungsmaterial usw. Das Material ist in gutem Zustand und sortiert. Preis auf Anfrage. Tel.: 089/879384, heim-walter@web.de.

MODELLBAHNSERVICE
Dirk Röhricht • Holtendorf • Girbigsdorferstr. 36 • 02829 Markersdorf • Tel. + Fax: 0 35 81 / 70 47 24
Modellbahnsteuerungen, SX, RMX, DCC, Decoder-Einbau, Werkstatt und Zubehör unter:
www.modellbahnservice-dr.de

Ätztechnik
Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen und Belichtungsgeräte, Chemikalien, **Ätzteile** für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. versch. Metalle, Miniaturketten, viele Messingprofile, **Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung**
Ausführlicher u. informativer **Katalog** gegen € 5,-- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Prignitzer Schmalspurbahn. Umfangreiche Dokumentation abzugeben. Dabei 288 Fotos von Loks, Wagen und Fahrbetrieb. Weiter 73 Zeichnungen von Loks und Wagen sowie 16 Zeichnungen der Hochbauten. Besichtig. bei Lutz.haberditzl@vodafone.de.

MIBA 1986–1997 in Stäbchensammelmappe, MEB 2005 (1 Heft fehlt), 2006, 2008, 2009 geg. Selbstabholung abzugeben. Tel.: 089/7557613.

"De Isenboner"
Ihr Modellbahn An- und Verkauf in Kiel
An- und Verkauf aller Spurgrößen:
1 • 0 • H0 • N • Z
Loks, Waggons, Zubehör + Komplettanlagen.
Digitalisierung und Instandsetzung aller Art
"De Isenboner" • Matthias Dorsch
Preetzer Chaussee 142 • 24146 Kiel
Tel.: 0160/96620002
www.de-isenboner.de • info@de-isenboner.de

Eisenbahnliteratur: 5 Ordner Schritt für Schritt zur perfekten Modellbahn, Eisenbahnjahrbuch 1972 und 1973 der DDR. Bücher über alle Baureihen der Deutschen Bahn einschließlich der Länderbahnen. Modellbahn Elektronik und vieles mehr. Insgesamt 62 Bände. Bitte anfragen. haschmo@telelev-dsl.de.

Neu: Benelux Rail 1970–1980 von Marcel Vleugels. 304 S., 368 Fotos, Landkarte Luxemburg, € 34,00. Im Buchladen oder www.nijverepublishers.nl.

www.bahnundbuch.de

Abzugeben: MIBA Spezial 1–28, MIBA 1981–2006, Märklin-Magazin 1971–1995. Wolfgang Fröhlich, Tel.: 02644/800036.

Modellbahnkataloge Fahrzeuge H0 seit 1984, fast alle üblichen Firmen an Selbstabholer € 1100,– VB. Tel.: 0211/227877. Bitte auch wiederholt versuchen, großer Kofferraum erforderlich!

www.modellbahnshop24.de
Modernisierung DDR-Loks, Wagenlicht, Digitaltechnik, beleuchtete Figuren H0, TT, N, Z und vieles mehr

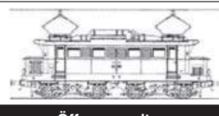
MODELL BahnLAND Magdeburg
Modellbahnland Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahnland-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahnland-magdeburg.de
Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör
Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!
Piko Spur G Neuheiten 2017

37570	Diesellok BR 118 DR Ep. IV	395,00 €
37581	Diesellok BR 232 DB Cargo Ep. V	425,49 €
37567	Diesellok BR 114 DR Ep. IV	334,49 €
37428	Elektrolok Taurus 116 072-0 "Gebr. Weis" ÖBB Ep. IV	330,00 €
37610	Werkstattwagen 414 DB Ep. IV	148,50 €
37628	Nahverkehrswag. Bnrz 451.4, 2. Kl. DB AG Ep. VI	200,00 €
37629	Nahverkehrswag. Abnrz 418.4, 1./2. Kl. DB AG Ep. VI	200,00 €
37830	Behelfskesselwagen DR Ep. III	93,00 €
37952	Bierwagen "Erdinger" DB Ep. III	89,00 €
37953	Gedeckter Güterwagen "WEKAWE" DB Ep. III	90,00 €

Angebote freibleibend, Lieferbarkeit, Irrtümer, Preisänderungen ohne Gewähr.
Diese Angebote erhalten Sie auch bei: Modellbahnland Arts, Gladbacher Str. 25, 41747 Viersen. Tel.: 02162/268770, Fax: 02162/268772.

Der Lokschuppen Dortmund GmbH
Der Lokschuppen Dortmund GmbH, Märkische Str. 227, 44141 Dortmund
Tel.: 0231 / 412920, Fax 0231 / 421916,
Internet: www.lokschuppen.com
e-mail: lokschuppen@t-online.de
Wir leben Modelleisenbahnen und Modellautos!! Auf über 700 qm präsentiert Ihnen der Lokschuppen in 72 Vitrinen über 5000 Lokomotiven aller Spurgrößen. Riesenauswahl an Fahrzeugen, Zubehör, Modellautos, Lego, Playmobil usw. So etwas haben Sie wahrscheinlich noch nicht gesehen. Der weiteste Weg sollte Sie nicht daran hindern uns zu besuchen. Versand über Online-Shop, Schauanlage im Geschäft.
EUROTRAIN

Züge & Zubehör
Trains & Accessoires
Bahnhofstr. 9 • 85567 Grafing b. München
Tel.: 08092/85194-25 • Fax: 08092/85194-26
info@zuz-modellbahn.com
www.zuz-modellbahn.com



Öffnungszeiten:
Mo.–Fr. 10–13.30 Uhr u. 14.30–18 Uhr
Sa. 9.30–13.30 Uhr
Ihr Modelleisenbahn-Fachgeschäft in Grafing b. München
ca. 150 m vom Bhf (S4) entfernt, Richtung/Nähe Marktplatz

besserePreise.com
bewährt.vielfältig.günstig
Viessmann
Viessmann, Kibri, Vollmer, Märklin, Piko, Trix, Tillig, LGB, Liliput, Faller, Noch, Busch, Weinert, Lenz, Preiser, Uhlenbrock, ESU, Lux, Herpa, Wiking
Ladengeschäft: Schulstr. 46 - 71720 Oberstenfeld - Gronau
Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 8:00 bis 18:00 Uhr (durchgehend) - Sa. 9:00 bis 12:00 Uhr

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig
Maschinenhaus- und Häuserbeleuchtung warmweiß
- Beleuchtung für Maschinenhaus der Drehscheibe
- Beleuchtung für Häuser oder Gartenlauben usw
- 2 warmweiße LEDs
- 1 Potentiometer zur Einstellung der Helligkeit
- Maße: 8,0mm x 18,0mm

3,00€
Info@firma-staerz.de www.FIRMA-STAERZ.de Tel./Fax: 03571/404027

Liliput Wien, eine Legende lebt. 2 Bände im Schuber, auf 1200 Seiten alles über Liliput € 23,– + € 7,– Porto. Tel.: 05608/4338, erclaus@gmx.net.

Verkaufe Eisenbahn-Journale der Jahrgänge 1997 bis 2012 (vollständig). Vor 1999, zurück bis 1982, größtenteils unvollständig. Nur komplett und Selbstabholung, Preis VHS. Sie erreichen mich unter 0151/14303599.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Sammlungsauflösung! Ca. 120 Titel Eisenbahnliteratur, u.a. viele Beschreibungen von Kleinbahnstrecken der DR, Bahnbau, Bildbände, möglichst im Gesamtpaket zu verkaufen. Detailliste gegen Freiumschlag auch möglich bei Karl-Heinz Bothe, Friedrichstr. 47, 06347 Gerbstedt.

Alles für den Landschaftsbau
www.modelleisenbahn-fulda-shop.de
www.miniaturland-fulda.de

Alle Markenfabrikate, Digital- und Reparaturservice
Vielfalt im Detail!
Jb Modellbahn Service
Lotter Straße 37
49078 Osnabrück
Tel. 05 41. 43 31 35
www.jbmodellbahnservice.de

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

www.lokbilder.de – Fotoabzüge ab 1953

GESUCHE
Dies + Das

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Suche zwecks Informationsaustausch Sammler/Kenner der Großmodelle (1:20) der Firma Sieck Modellbau. Diese Loks standen früher in Fahrkartenausgaben in Bahnhöfen und Reisebüros. Bin für alle Informationen dankbar. Rückmeldungen bitte an E-Mail: annedetlefgerth@aol.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

stangel
MODELLBAHNBAU
www.stangel.pl
Gebäudemodelle
Dioramen
Anlagenbau
Zubehör

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21gmx.de.

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Suche für Spur 0 eine rechte und linke Weiche von Stadtilm. Tel.: 03491/662695.

Oesling Modellbau
Acryl-Lack
wasserverdünnbar
nach RAL-Farbtönen
www.oesling-modellbau.de
Stückenstr. 60, 33604 Bielefeld

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

LGB, auch ganze Sammlung oder Anlage sowie Echtdampfmodelle von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de
Fleischmann-Auslaufmodelle zum Sonderpreis

4320 DB Cargo Elektrolok BR 145 rot	~~255,00 €~~	169,99 €
4383 DB Cargo Elektrolok BR 151 rot	~~255,00 €~~	149,99 €
5357 BLN Sonderserie Güterwagen mit Bremserhaus "150 Jahre Berlin/Potsdam"	~~34,80 €~~	21,80 €

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke!
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

LIMITED EDITION
nur 400 Stück
Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT
„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn, denn – Eisenbahn sind WIR!"
Bestellen Sie den Stihl jetzt zum absoluten Vorbestellpreis von
€ 49,99
unter der Bestellnr. 109-4890-138 vor
Die gealterte Version ist unter Bestellnr. 109-4890-038 zum Vorbestellpreis von
€ 53,99 zu haben
STIHL MOTORSÄGEN
ANDREAS STIHL MASCHINENFABRIK 705 WAIBLINGEN-NEUSTADT
Die Abbildung ist ein Handmuster. Der Wagen wird perfekt und komplett lesbar bedruckt.
Das Seminar zum Projekt "STIHL"
Auhagen
Baukastensystem
Seminar mit Mike Lorbeer
2-Tage Seminar
27./28.10.2017
Bau einer alten STIHL Fabrik
JETZT ANMELDEN!
für
€ 209,99
mehr Informationen unter
www.modelleisenbahn.com
Der "NEUE" STIHL®

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche umfangreiche Sammlungen aller Spurgrößen und Hersteller. Bundesweite persönliche Abholung inkl. Barzahlung. Fabian Rauch 0160/ 3833340, fama.rauch@gmail.com.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./ Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/ 11661343.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

www.jano-modellbau.de

Suche Fleischmann Diesellok 4247 British Railways. Bitte nur neuere Modelle anbieten. Tel.: 07258/7303 (abends).

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 097011313, Fax: 097019079714.

Suche Schnabel Zahnradlok T28, Fotografieranstrich. Tel.: 07667/9113803.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Sammler sucht Märklin H0. Loks, Triebwagen, Zugpackungen sowie Personen- und Güterwagen. Märklin 4 M for Militär-Artikel. Ihr Angebot an: 0171/3184584.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Modelleisenbahn zu kaufen gesucht. Wir suchen Sammlungen und Dachbodenfunde. Gerne größere Anlagen u. Sammlungen aller Spurweiten. Wir bewerten auch Ihre Anlage. Tel.: 0163/5005818.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Märklin Liebhaber und Sammler sucht große Sammlung , analog oder digital, gerne mit Karton, Exportmodelle erwünscht und bevorzugt, zahle vereinzelt bis zu 80% vom Koll. Wohne in Krefeld. Tel.: 02151/3513223. Bin freundlich und seriös und kein Weg ist mir zu weit, zahle selbstverständlich bar.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Ihr Spezialist für individuelle Modellbahnbeschriftung
www.mb-tt.de
Modellbauteam Börner
Badstr. 10 • 06618 Naumburg
Tel.: 03445/2519585
mb-tt@online.de
• Nassschiebebilder in UV-Technik der Spurweiten N, TT und H0
• Wunschbeschriftungen aller Spurweiten und Epochen
www.mb-tt.de

elriwa®
Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter
Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen . Tel. 03528 / 44 12 57 . info@elriwa.de
Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop

Exklusivmodell und FORMNEUHEIT 135,00 €



ACME AC 90131
Komfortwagen „Berlin-Dresden" EX171 / 176, DR, Ep. IV
Zusatzset Ex 171 „Berlin Express" Berlin-Dresden der DR, gebildet aus 2 „Zusatzwagen" erster und zweiter Klasse.
2er Set

25 JAHRE elriwa® 1992–2017

Passend dazu Exklusivmodell 199,00 €



3er Set
ACME AC 90109 Komfortwagen „Berlin-Dresden" EX171/176, DR, Ep.IV ***Restmengen verfügbar.***
Set mit drei Wagen, 1 x 1. Klasse und 2 x 2. Klasse, unterschiedliche Wagennummern: 61 50 10-70 002-4, 61 50 20-70 000-6 und 61 50 20-70 002-2

Passend dazu Exklusivmodell 135,00 €



2er Set
ACME AC 90065 Komfortwagen „Berlin-Dresden" EX171/176, DR, Ep.IV ***Restmengen verfügbar.***
Set mit zwei Wagen, 2 x 2. Klasse, unterschiedliche Wagennummern: 61 50 20-70 004-8 und 61 50 20-70 006-3

Unsere Exklusivmodelle für Sie!



Besuchen Sie uns in unserem neuen Ladengeschäft
oder auf www.facebook.com/elriwa.

www.elriwa.de

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Privatzüge in beeindruckenden Landschaften



Dieses Buch erzählt die Geschichte von Lokomotion, einem der ersten privaten Eisenbahnunternehmen, das den Verkehr über den Brennerpass aufgenommen hat. Abgesehen von den Fahrzeugen wird auch die Rail Traction Company aus Italien in diesem Bildband vorgestellt.

160 Seiten, Format 23,3 x 17,7 cm, Hardcover, über 180 Abbildungen
Bestell.-Nr. 581638 | € 24,95

Einfach bestellen! 08141/53481-0 *oder* bestellung@vgbahn.de

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modell bahn-erftstadt.eu.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Sammlungen aller Spurgrößen und Hersteller. Bundesweite persönliche Abholung inkl. Barzahlung. Fabian Rauch 0160/3833340, fama.rauch@gmail.com.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche MIBA-Report „Zugbildung 2", Autor: Michael Meinhold - Thema: Güterzüge: Verkehr, Betrieb, Gattungen, ehemalige Bestell-Nr. 15087229. Tel.: 0171/7901998, Fax: 03501/781790, Festnetztelefon: 03501/781798.

„Züge, Wagen und vergangene Zeiten" von G. Meyer, Band 1. Gern in lädiertem Zustand – Hauptsache vollständig! Bergmann, Allendeplatz 23, 07747 Jena.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

Achtung! Dringend gesucht! Gestohlenes Dampflokmodell „Waldenb" G 3/3, Mst. 1:22,5, Spur 0, kpl. Eigenbau. Herkunft Schweiz! Dieb hat die Lok evtl. verkauft! Hoher Finderlohn. Tel.: 0041/562882205.

Lok-Doc
Michael Wevering
Friedr.-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt
Reparatur von Modelleisenbahnen aller Art
Digitalumbauten
Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

www.modellmobildresden.de

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt
EUROTRAIN
Bitte beachten Sie die geänderten Öffnungszeiten in den Monaten Juni, Juli und August
Montag und Dienstag 9–18 Uhr • Mittwoch geschlossen
Donnerstag und Freitag 9–18 Uhr • Samstag 9–12 Uhr
Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 · Fax 341847

www.MDVR.de
Wir nehmen uns Zeit für Sie!
Ihr Partner für rautenhaus digital

www.puerner.de

Aktuelles:
Schnupper-PREISHIT
• 3 Tage Aufenthalt mit Halbpension und 2 Tage Graubündenpass für freie Fahrt mit der Rhätischen Bahn, Postauto und Matterhorn-/Gotthardbahn
ab CHF 410,– / € 370,–
BAHNP(L)AUSCHALWOCHE
• 7 Tage Aufenthalt mit Halbpension und Graubündenpass für 5 Tage, ein Eintritt ins Bahnmuseum Bergün
ab CHF 840,– / € 750,–
Gästekarte für beliebige Freifahrten bis Davos-Laret
Familie R. + A. Uffer • CH-7477 Filisur/GR
Tel.: (0041) – (0)81 / 4 04 11 80 • Fax: 4 04 24 80
E-Mail: hotel.grischuna.filisur@bluewin.ch
http://www.grischuna-filisur.ch
HOTEL RESTAURANT Grischuna albula FILISUR
Der ideale Standort für Bahn-, Natur- und Wanderfreunde, ruhig und sonnig, direkt am RhB-Bahnhofsgelände an Unesco Welterbe Strecke gelegen (Haltestelle Bernina und Glacier Express), nahe beim Landwasserviadukt.

modellbahn-schildhauer
Polák
Generalvertretung für Deutschland
DE 01187 Dresden, Würzburger Str.81
Neu KS-6B Rübenroder
Bausatz & Fertigmodell
Tel.: 0351 27979215 www.mbs-dd.com

SPIELWAREN REIMANN
Ihr Onlineshop zum Anfassen.
Modelleisenbahnen und Spielwaren von fast allen Markenherstellern zu sehr günstigen Preisen.
D-78247 Hilzingen • Untere Gießwiesen 15
onlineshop: www.reimann.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Modelleisenbahnfreunde Northeim/Rhumetal e.V. Modellausstellung am 09.–10.09.2017 im Jägerzelt (fester Bau) am Schützenring 2 in 37154 Northeim. Wir suchen für diese Modellausstellung noch kleine Modellanlagen für die Spurweiten H0, H0e/m, N, TT aus dem Raum Harz-Weser, Süd-Niedersachsen, Hessen, Thüringen, Sachsen-Anhalt. Info-Tel.: 05551/65986.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

ZIMO Decodereinbau in H0-Fahrzeuge. Fachkennt. + Erfahrung, anspruchsvolle Programmierung / Lichtmanagement. E-Mail: Modellbahn.pf@bluewin.ch, Tel.: 0041/449150447.

Modelleisenbahner sucht professionelle Unterstützung bei der Zurüstung von Lokomotiven und Wagen in der Nenngröße H0. Meist Fahrzeuge von Roco oder Tillig. Bitte melden per Mail unter martin.triemer@web.de oder telefonisch 0163/4184323.

www.menzels-lokschuppen.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.modellbahnen-berlin.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Am 18.06.2017 Dampfzug Sonderfahrt von Braunschweig nach Weferlingen (LWB) anläßlich der 30 Jahrfeier der EFH-Helmstedt mit Lok Cn2t, ehemalige Bergedorf – Geesthacher Eisenbahn Nr. 21 und BS-Hafenbahn Nr. 2 sowie mit 2- u. 3-achs. Personenwagen 3. Klasse der 30er Jahre. Infos: Eisenbahnfreunde Helmstedt, Tel.: 05352/6471 oder E-Mail: Guenter.Krebs-Bueddenstedt@t-online.de.

Modellbahn-Auto-Börsen: von 10–15 Uhr
Kassel/Vellmar: So. 21.05. Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

Flexible Plattformen

„Elektrische Locomotieven – made in Europe" gibt einen ebenso erschöpfenden wie bunten Überblick über alle neuen Elloks von Bombardier, Siemens, Alstom, Pesa, Newag, Skoda, Softronic, Stadler Rail und Vossloh Rail Vehicles, die zwischen 2012 und 2015 entwickelt, gebaut und geliefert wurden.

208 Seiten im Format 24,0 x 30,4 cm, Hardcover, mit 330 Abbildungen, zweisprachig (deutsch, niederländisch)
Bestell.-Nr. 581629 | € 39,–



Einfach bestellen! 08141/53481-0 *oder* **bestellung@vgbahn.de**

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Zi. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,–/Pers., Speisen von € 6,– bis € 9,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Urlaub an der Ostsee mit Eisenbahnromantik. Ostseebad Binz/Rügen: Gemütl. Fewo's für 2–4 Pers. mit direktem Blick auf die Haltestelle der dampflokbetriebenen Schmalspurbahn „Rasender Roland" u. 10 Min. zu Fuß zum Ortszentrum und Seebrücke mit Ostseestrand. Tel.: 038393/31488, www.amrasendenroland.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berlin.de
28.05.: 01069 Dresden, „Alte Mensa", 10–14 Uhr. Tischbestellungen: Herzog, 0173/6360000.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

Dachau, So. 25.6.17, von 10–14 Uhr
Modellbahn Markt & Treff
ASV-Halle, Gröbenriederstr. 21
089/51099130, www.gruber-events.de

Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Termine
21. Mai Mülheim, Alte Dreherei
28. Mai Herford, Alter Güterbahnhof
05. Juni Supergroß
Castrop
Europahalle, Europaplatz 6
18. Juni Dinslaken, Halle Trabrennbahn
02. Juli Haltern, Seestadthalle
Zeiten 11-15 Uhr
Weitere Termine unter www.bv-messen.de
OVGmbH Tel.: 02553-98773

KRUFTER
MODELLBAHNSCHAU
mit Börse und großer Tombola
WANN ? Samstag 20.05.2017, 10:00 Uhr bis 17:00 Uhr; Sonntag 21.05.2017, 10:00 Uhr bis 16:00 Uhr
WO ? Vulkanhalle Kruft, Jahnstr. 15, 56642 Kruft
Kontakt: 02652-7177 oder E-Mail: vulkanhalle-kruft@t-online.de
Eintritt: Erwachsene 3,50 € Kinder bis 12 Jahren 1,00 €

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 35 Jahre www.adler-maerkte.de
14.05. NEU! Troisdorf, Stadthalle, Kölnerstr. 167
21.05. Essen, Zeche Carl, Wilhelm-Nieswandt-Allee 100
28.05. Köln-Mülheim, Stadthalle, Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
05.06. Düsseldorf, Boston-Club e. V., Vennhauser Allee 135
Marktzeiten 11-16 h
ADLER - Märkte e. K. 40721 Hilden, Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE
14. Mai 58 Schwerte, Freischütz, Hörderstr.
21. Mai 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
21. Mai 33 Kaunitz-Verl, Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. *10–16 Uhr
28. Mai 47 Duisburg-Homberg, Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.
18. Juni 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
25. Juni 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg
25. Juni 47 Duisburg-Homberg, Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.
2. Juli 33 Kaunitz-Verl, Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. *10–16 Uhr
9. Juli 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str.
16. Juli 58 Schwerte, Rohrmeisterei, Ruhrstr.
23. Juli 44 Herne, Röhlinghausen, Volkshaus, Am Alten Hof
30. Juli 47 Duisburg-Homberg, Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.
Alle Märkte 11–16 Uhr außer *
... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980, 0172/9544662

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Sonntag, 14. Mai, Kursaal Bad Cannstatt
von 11.00–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

UV-Kleber sei Dank: In wenigen Sekunden ist der Schornstein auf dem Dach befestigt – die Fahrgäste jedenfalls können es kaum erwarten.

Absolute Festigkeit in Sekundenschnelle und dabei doch ausreichend Zeit, alle Teile genau zu justieren: UV-Kleben hat das Potential, den Modellbau zu revolutionieren. Doch ist die neue Technologie den Anforderungen des Bastel-Alltags bereits gewachsen?

Die blaue Bastelstunde



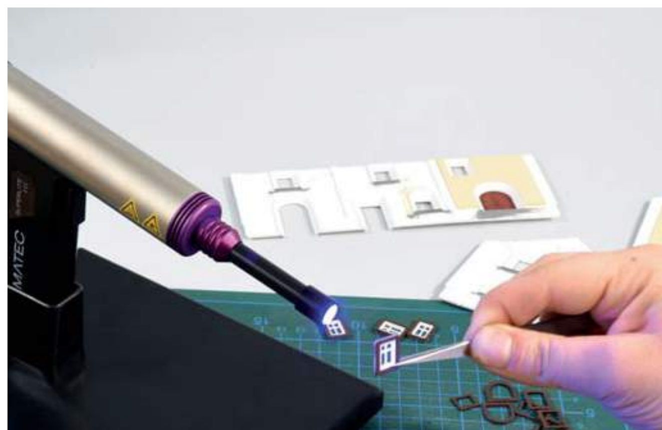
Ein Hauch Science-Fiction: Die beiden Klebepistolen sind mit Lichtleitern der Spektren 405 nm (violett) und 370 nm ausgerüstet. Sie schlagen mit je 500 Euro zu Buche, die Ablage mit weiteren 70 Euro. Geeigneten Sekundenkleber (hier Loctite 4305 LC) sowie ggf. passende Kanülen muss sich der Bastler selbst besorgen.

Nicht nur in der Zahnmedizin kennt man das Prinzip des UV-Klebens. Die Polymerisation von lichthärtenden Klebstoffen unter UV-Licht, so die technische Bezeichnung, ist mittlerweile auch in der Kosmetikbranche und der Industrie weit verbreitet. Das Kleben mit UV-Licht ermöglicht Verbindungen von äußerst hoher Festigkeit, es ist somit auch zum Kleben von Keramik und Glas bestens geeignet.

Im Modellbau hingegen ist dieses recht neue Verfahren noch weitestgehend unbekannt. Bei der Firma Lumatec im oberbayerischen Deisenhofen hat man sich vorgenommen, dies zu ändern und mit dem SUPERLITE I 01 einen UV-Lichtleiter samt Klebepistole für den ambitionierten Modellbauer auf den Markt gebracht. Die Vorteile für den Bastler liegen auf der Hand: Das schnelle Aushärten des Klebstoffs macht das lästige Fixieren komplexer Klebeverbindungen überflüssig. Durch ihre enorme Festigkeit können UV-Klebestellen in einigen Bereichen sogar mit herkömmlichen Lötverbindungen mithalten. Bei alledem ist die Handhabung der Klebepistolen gesundheitlich weit weniger bedenklich als das Arbeiten mit gewöhnlichem Kunststoffkleber und auch weniger gefährlich als das Bedienen eines Lötkolbens. Gleichwohl müssen im Umgang mit der UVA-Strahlung einige Regeln beachtet werden, insbesondere gilt es, die Augen in ausreichendem Maß zu schützen.

Neue Technologie im Praxistest

Um den „SUPERLITE I 01" einem Praxistest zu unterziehen, fiel die Wahl auf einen echten Härtefall: Zwar ist das Pola-Modell des Bahnhofs Susch auch heute noch ein ansehnliches Modell, doch kann der Bausatz seine Entstehung im Jahr 1989 nicht verleugnen. Gerade die Wände wirken nach heutigen Maßstäben etwas klobig, um die vielfarbige Fassade des Schweizer Vorbilds zu imitieren, müssen Kunststoffteile verschiedener Stärken aufeinander geklebt werden. Hier ist ein Klebstoff von hoher Festigkeit vonnöten – die neue Technologie kann ihre Leistungsfähigkeit beweisen. Doch zunächst beginnt auch dieses High-Tech-Bastelprojekt ganz nach Altväter Sitte: Um den allgegenwärtigen Plastikglanz zu vertreiben, werden alle Teile



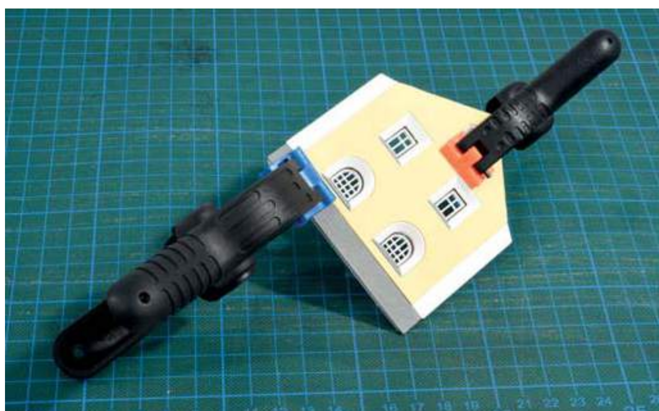
Damit man beim Basteln stets beide Hände zur Verfügung hat, liefert Lumatec seine Klebepistolen auch mit einem Standfuß. Zur freihändigen Bedienung sollte man das Gerät an einen zusätzlichen Fußschalter anstecken.



Zum Kleben kleiner Teile wie der Fenstereinsätze ist der verwendete Klebstoff nicht ideal. Es empfiehlt sich, die Kleinteile zunächst vorsichtig zu fixieren und anschließend, von außen unsichtbar, mit einer dünnen Lage Sekundenkleber von innen zu versiegeln.



Ganz egal, wie dick der transparente Sekundenkleber aufgetragen wurde: Nach der Bestrahlung mit UV-Licht ist der Klebstoff binnen weniger Sekunden vollständig ausgehärtet.



Die lichtundurchlässigen Klebestellen an den Innenseiten der vielfarbigen Fassadenteile müssen mit herkömmlichem Klebstoff bearbeitet werden. Zum Fixieren der Teile sind einfache Kunststoff-Klemmen aus dem Fotobedarf bestens geeignet.

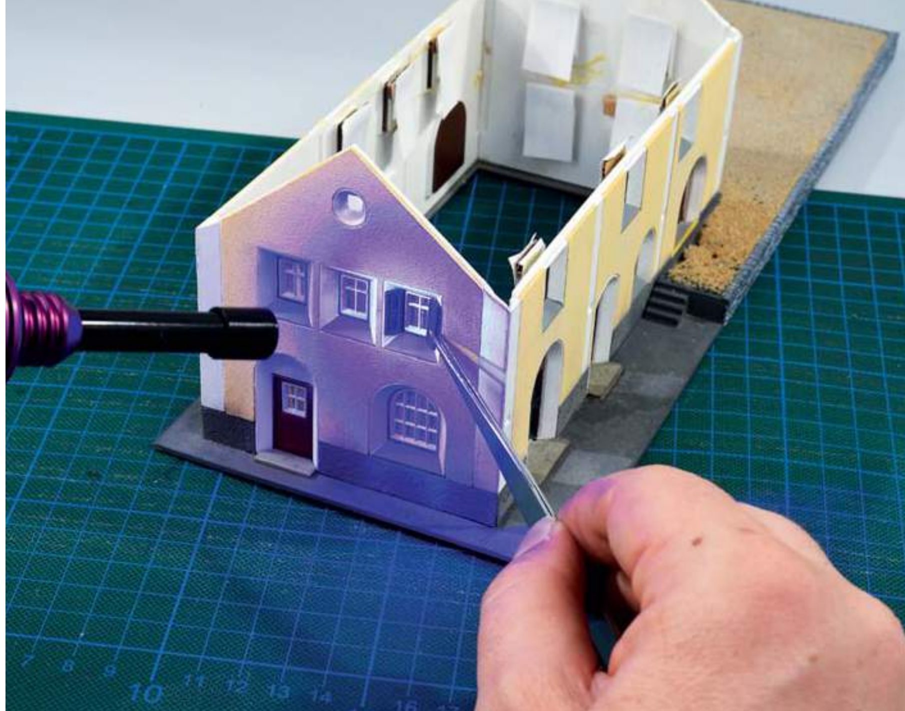
farblich behandelt. Ganz nach eigenem Ermessen kommen dabei sowohl Acryl-Farben von Vallejo als auch Email-Farben von Revell zum Einsatz. Anschließend beginnt der Zusammenbau.

Schon beim Einsetzen der Fenster zeigt sich, dass UV-Kleber nicht für jede Anwendung die erste Wahl ist. Um die Fensterrahmen und Laibungen vorsichtig mit Klebstoff zu benetzen, ist möglichst zähflüssiger Sekundenkleber (höherviskos) nötig. Ein zufriedenstellendes Ergebnis lässt sich allerdings nur in Verbindung mit einer dünnen Kanüle erzielen. Zu flüssiger Klebstoff ist schwer zu dosieren, auch neigt er dazu, großflächig zu verlaufen und hinterlässt nur allzuleicht große Klebeflecken auf der Fassade. Als praktikabler erwies es sich, die Fenstersprossen mit einem Hauch Kunststoffkleber zu fixieren und die Ränder im Anschluss mit UV-Kleber zu versiegeln. Auch beim Zusammenfügen der verschiedenfarbigen Fassadenteile ist die Lichtpistole keine Hilfe – ganz einfach deshalb, weil der Klebstoff zwischen den großen Kunststoffplatten für Licht unerreichbar ist. Auch hier eignet sich herkömmlicher Kunststoffkleber besser.

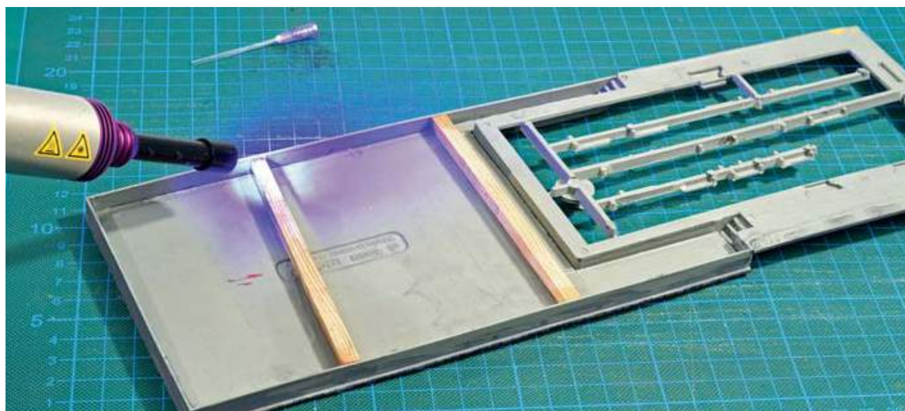
Der Kleber für den Härtefall

Seine eigentlichen Stärken spielt das UV-Kleben erst bei den wirklich großen Aufgaben aus: Um die Laderampe des alten Pola-Bahnhofs mit einer realistischen Schotterdecke versehen zu können, ist ein brachialer Eingriff notwendig: Die angespritzte Laderampe wird zum Rand hin ausgeschnitten und anschließend wenige Millimeter tiefergelegt. Zwei passend abgelängte Vierkantprofile dienen als Platzhalter sowie zur Stabilisierung der Konstruktion. Mit reichlich UV-Kleber versehen, ergibt sich hier eine beeindruckende Stabilität. Auch die schweren Fassadenelemente lassen sich mit UV-Kleber bestens fixieren. Zur Vorbereitung empfiehlt es sich jedoch, die Teile zunächst mit Kunststoffkleber zu benetzen, eine Zeit lang zu fixieren und den UV-Kleber dann wie eine Schweißnaht von innen auf die kritischen Stellen aufzutragen.

Die erhoffte Revolution im Modellbau ist das UV-Kleben (noch) nicht. Oft ist Kunststoffkleber nach wie vor die bessere Wahl, doch das große Potential der neuen Technik ist offensichtlich. Um große, kräftige Klebeverbindungen zu schaffen, für den Selbstbau und Reparaturen ist das Verfahren ideal. Auch der hohe Preis von etwa 500 Euro je Lichtpistole macht ein solches Gerät wohl eher für Vereine und Modellbaugemeinschaften mit hohem Klebebedarf attraktiv. □ *Bernd Keidel*



Der helle Schein trügt. Das Anbringen kleiner Details wie der geöffneten Fensterläden ist mit UV-Kleber durchaus möglich, doch meist ist hier Kunststoffkleber besser geeignet.



Als Basis für die tiefergelegte Laderampe dienen zwei Holzprofile, die mit einem ordentlichen Tupfer Sekundenkleber fixiert werden. Das UV-Licht sorgt für eine sekundenschnelle Aushärtung und beeindruckende Festigkeit.



Bei älteren Plastik-Bausätzen neigt der Kunststoff oft zum Verziehen. Mit UV-Kleber lassen sich solche Altersschwächen ohne Mühen reparieren: Zunächst fixiert man die kritischen Teile leicht mit Kunststoffkleber, anschließend werden alle Nahtstellen von innen mit UV-Kleber versiegelt.

FOTOS: BERND KEIDEL



EXKLUSIV FÜR ALLE WEINKENNER …
… UND SPARPREISFANS IM NAHVERKEHR!

Brawa 44302

Triebwagen BR772, DBAG, Ep.V

UVP ~~254,90 €~~

149,99 €



Modell: LüP: 312 mm, Mindestradius 360mm, digitale Schnittstelle MTC 21, Lichtwechsel: rot-weiß, Kurzkupplungskinematik, neuer Antrieb, extra angesetzte Scheibenwischer



Märklin 94489

1 Paar Umbauwagen B3yge, DB, Ep.IV „Deutsche Weinstraße"

64,95 €

märklin



Er ist einer der schönsten Züge seiner Zeit: Der Sonderzug Deutsche Weinstraße. Für den Sammler und Fahrer ist das Modell gleichermaßen interessant, da das Vorbild (1967-83) außer dem „Rheingold" der einzige Zug der DB im eleganten Zweifarbschema kobaltblau-creme war. Das Modell erscheint in echter Märklin-Qualität und besitzt alle Voraussetzungen, um auch auf einer Wechselstrom-Anlage komplizierte Gleisfiguren zu durchfahren. Auch Gleichstrom-Fahrer profitieren von dieser Wahl, denn das Märklin-Modell bietet die beste Seitenansicht aller bisher erschienenen Umbau-Dreiachser. Beim Vorbild reichen die Fenster so nah an die Dachkante heran, wie es mit der üblichen Bauart nicht wiederzugeben ist. Das ist aber für ein zweifarbiges Vorbild wichtig, um die Proportionen der Farbfelder und Fensterbänder originalgetreu wiederzugeben. Diese modellbauerische Herausforderung hat Märklin am besten gemeistert. So kann der Modellbahner den stimmigen Anblick der Wagenseiten mit Farbbändern, Fenstern und Schriftzügen genießen.

Sie erhalten diese und weitere lukrative Angebote – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528 - 441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahnladen & Spielparadies
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 16
Tel. 0531-70214313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de/shop

Modellbahn Kramm
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Technische Modellspielwaren Lindenberg
50676 Köln · Blaubach 6–8
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellcenter Hünerbein
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Spielwaren Kremers
59065 Hamm · Oststr. 56
Tel. 02381-25068
kremersspiel@aol.com

Modellbahnshop - Saar
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

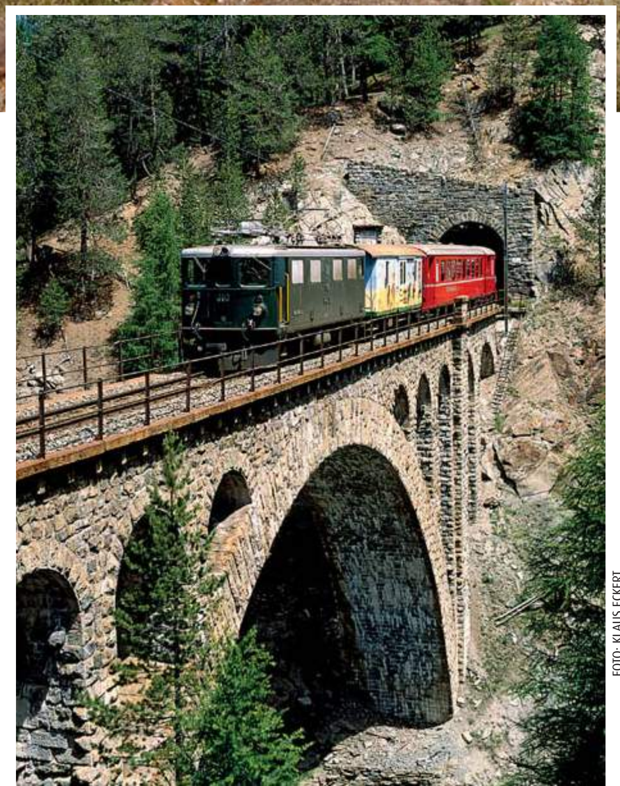
Eisenbahn Dörfler
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Modeltreinexpress
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

„DIE WILDE 13 PLUS" — IMMER EINE SPUR KOMPETENTER!

Brückenschlag

In der Vielfalt ihrer Konstruktionen zählen Brücken zu den Hinguckern auf einer Anlage oder einem Schaustück. Wichtig ist, dass Bauweise und Größe in Verbindung mit den Geländegegebenheiten auch im Modell einen stimmigen Gesamteindruck hinterlassen.



Der Vergleich mit der Vorbildaufnahme (Ge 4/4I 610 der RhB im August 1992) zeigt die gelungene Modellumsetzung.

FOTO: KLAUS ECKERT


Stein-Kunst in felsiger Umgebung. Den Kunstbauten beim Vorbild wie im Modell ist Respekt zu zollen.

In den Alpenregionen, vor allem in der Schweiz und in Österreich, sind – geomorphologisch bedingt – zahlreiche Kunstbauten notwendig, um Bahnstrecken realisieren zu können. Oft findet man aus Bruchsteinen gemauerte oder mit solchen zumindest verkleidete Bogenbrücken, etliche auch mit großer Spannweite. Allein im Netz der meterspurigen Rhätischen Bahn sind viele solcher Beispiele zu finden. Im MEB 4/2017 haben wir die Kombination aus Brücke und Tunnelportal im Bereich des Val Mela im Engadin bereits vorgestellt und die Entstehung des Portals beschrieben. Im zweiten Teil des Bauberichts dreht sich nun alles um das Viadukt.

Die Basis für den Brückenbau bildet der seit langem erhältliche Faller-Bausatz mit der Artikelnummer 120 533, der eine Bogenbrücke mit offenem Aufbau nachbildet. Dabei sind sechs kleinere Gewölbe ausgespart, die sich mit ihren Pfeilern auf dem Hauptgewölbe abstützen.

Das von den Faller-Graveuren einst entwickelte Gesteinsmuster wirkt für heutige Ansprüche verhältnismäßig grob, auch etwas zu rundlich, so dass sich der Eindruck behauener Natursteine nicht einstellt.

Deshalb werden die großen Seitenteile des Viadukts auf einem plan ausgelegten Schmirgelbogen so weit abgezogen, dass

Die Originalgravur wird vollständig überarbeitet

sich die Position der Gesteinsfugen gerade noch abzeichnet. Im Bereich des großen Gewölbebogens werden die senkrecht verlaufenden Steinreihen nochmals mittig geteilt. Das Anzeichnen erfolgt grob per Augenmaß mit einem dünnen Filzschreiber. Die markierten Linien werden dann mit einem Spitzstichel eingraviert, dessen Bahn mit einem Ölstein gebrochen (abgerundet) wird. Mit einem in der Breite passenden Flachstichel drückt man dann die Trennfugen der übereinandergemauerten Steine (ein bis zwei Fugen pro Reihe) in unregelmäßigen Abständen ein. Werden die Fugen mit einer leichten Drehbewegung eingraviert, wirken die Stirnseiten der Einzelsteine bereits etwas rundlicher.

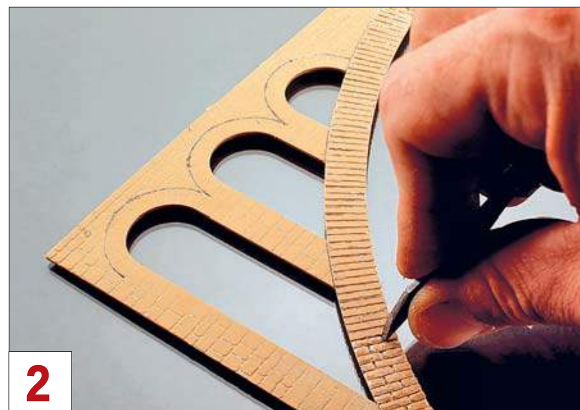
Die waagrecht verlaufenden Steinreihen werden in derselben Weise geteilt. Nur die teilweise von Faller schon etwas niedriger bemessenen Steinreihen bleiben unverändert. Später muss man beachten, dass sich das waagrecht verlaufende Fugenmuster jeweils an den Innenwänden der Bogen exakt auf derselben Höhe fortsetzt.

Das Eindrücken der zahlreichen Senkrechtfugen wird schnell zur Routine. Wichtig ist dabei, dass die Fugen immer versetzt angeordnet sind, also etwa mittig des jeweils darunterliegenden Steines, aber nie als Kreuzfuge.

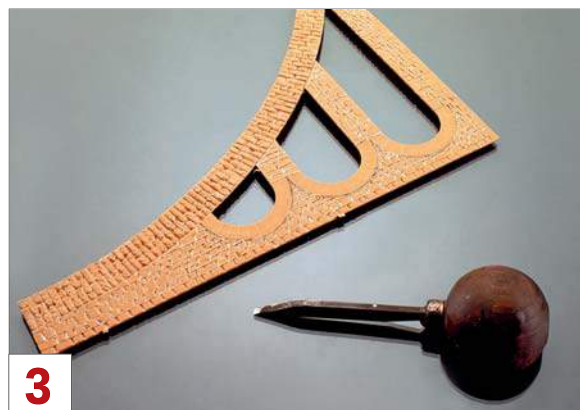
Damit die Oberfläche möglichst lebendig erscheint, setzt man einige Steine etwas tiefer ab. Überstehende Steine lassen sich mit aufgesetzten dünnen Polystyrolstücken darstellen. Diese sollte man unbedingt mit Sekundenkleber fixieren, da



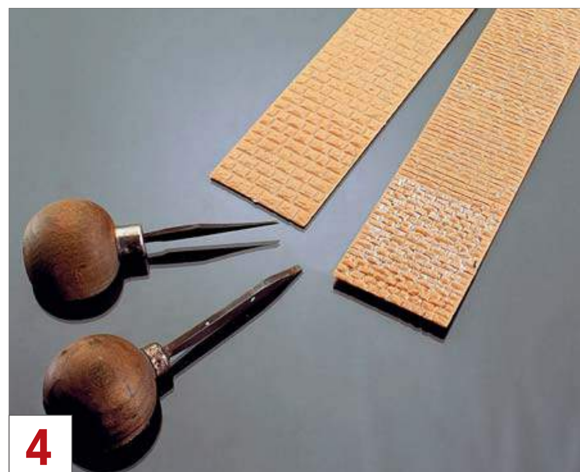
Als Grundlage für die RhB-Brücke dient ein Bausatz-Klassiker von Faller.



Das alte Gesteinsmuster wird so abgezogen, dass sich die Fugen noch abzeichnen.



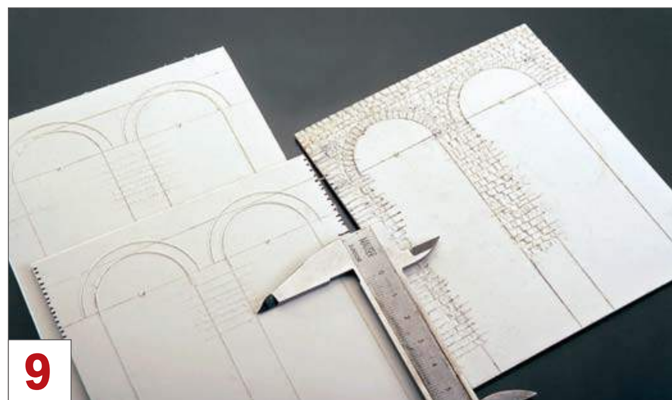
Die neu markierten Linien werden mit einem Spitzstichel eingraviert.



Mit zwei in Wippbewegungen geführten Flachsticheln entsteht die Fugenstruktur.


5

Überstehende Steine lassen sich mit aufgeklebten Polystyrolstücken darstellen, die anschließend nachgearbeitet werden.


9

Sobald die erste Seitenwand fertig ist, greift man die Abstände der waagrechten Linien ab und überträgt sie auf die weiteren Wandteile


6

Die beiden größeren seitlichen Öffnungen erhalten sogenannte Kragsteine, die beim Vorbild zur Aufnahme des Lehrgerüstes dienten. Die kleinen Steinwürfel an der Brückenoberkante entstehen aus Vierkantprofil (2x2 mm).


7

In beide Stirnseiten der Brücke wird jeweils ein nach oben hin leicht konisch ausgeschnittener Spant aus Polystyrol eingefügt, um das Modell zusätzlich zu stabilisieren und die folgenden Anbauten besser fixieren zu können.


8

Damit sich die waagrechten Fugen der Hauptbrücke auf den Anbauten exakt fortsetzen, markiert man die Höhenabstände mit dem Filzschreiber. Die Bögen werden mit einem Stechzirkel, am besten von beiden Seiten, tief eingeritzt.

später beim Strukturieren der Oberfläche hoher Druck entsteht.

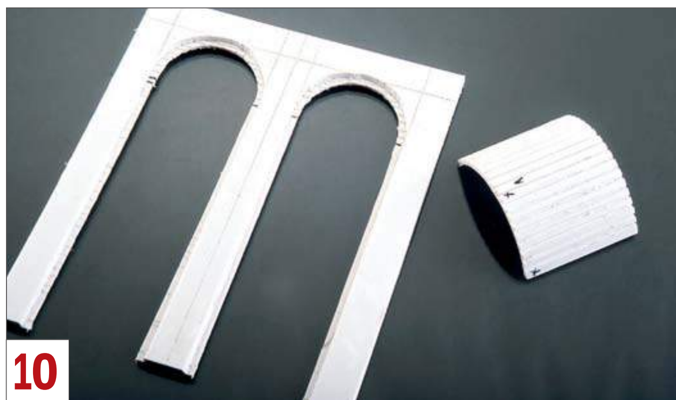
Nachdem das Gesteinsmuster als lineares Raster fertiggestellt ist, geht es jetzt um die glaubhafte Darstellung einer schroffen, behauenen Gesteinsstruktur. Diese Wirkung lässt sich erzielen, wenn man den Flachstichel (Breite 4 bis 6 mm) mit einer leichten Wippbewegung über die Fläche vorwärts und anschließend nochmals in Gegenrichtung bewegt. Diese Technik sollte man zunächst auf einem Polystyrol-Reststück einüben. Durch Verändern des Schneidwinkels und Variieren des Drucks entstehen Varianten der Struktur. Im Endeffekt zählt aber nicht das Aussehen des einzelnen Steines, sondern das Gesamtbild.

Zusatzsteine entstehen aus Polystyrol

Nachdem auch die Innenwände der Bögen nachgraviert sind, erhalten die beiden größeren Öffnungen jeweils drei kleine Steinsockel aus Vierkantprofilstücken (2 x 2 mm). Beim Vorbild war auf diesen Kragsteinen das Holzgerüst während des Gewölbebaus abgestützt.

Jetzt kann man die einzelnen Baugruppen zusammenkleben. Dabei kommt Superzement S30 von Vollmer zur Verwendung. Ist der Klebstoff ausgehärtet, folgt das Nacharbeiten sämtlicher Fugen an den Eckpunkten. Wichtig ist, dass sich die Einzelsteine möglichst nahtlos und ohne Versatz sauber über Eck fortsetzen. Nur so entsteht der Eindruck einer aus einzelnen Steinen gemauerten Brücke.

Am oberen Brückenabschluss des Bausatzes wird eine stabile Auflage für das H0m-Gleis aus zwei miteinander verkleb-



10 Um die Bogenauskleidung in eine runde Form biegen zu können, versieht man die Oberseite mit Einschnitten (Abstand jeweils 3 mm).



11 Dann folgt das Anritzen der durchlaufenden, waagrechten Längsfugen, anschließend das Unterteilen der Einzelsteine.

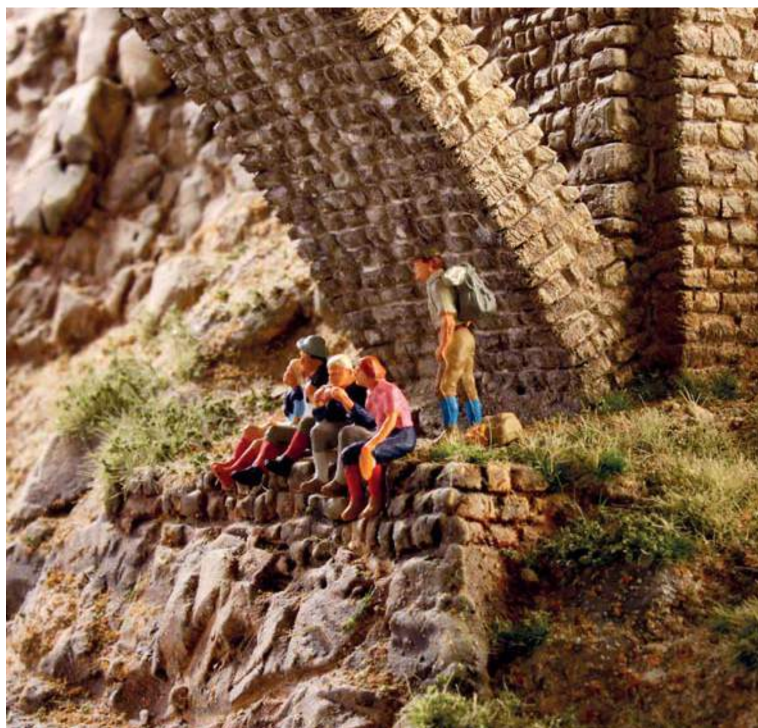
ten, zwei Millimeter dicken Polystyrolstreifen eingeschoben und verklebt. Man kann für solche Klebeverbindungen auch Nitroverdünnung mit einem Pinsel an die Innenkante träufeln. Durch die Kapillarwirkung verteilt sich die Flüssigkeit absolut gleichmäßig über die Klebeflächen.

An der Oberkante der Seitenflächen werden kleine Polystyrol-Würfel (Kantenlänge 2 mm) im Abstand von acht Millimetern aufgeklebt. Die Abstände markiert man zuvor mit Filzstiftpunkten. Nachdem der Klebstoff mindestens einen Tag ausgehärtet hat, bringt man die Vorsprünge mit Feilenstrichen auf einheitliche Höhe. Die dabei entstandenen Grate verschwinden beim Abbürsten mit einer Messingbürste.

Die Brücke wird beidseitig um zwei weitere Bogenelemente verlängert, damit sie dem gewählten Vorbild entspricht. Zur zusätzlichen Stabilisierung und zur Befestigung der beiden Anbauten wird in die offenen Stirnseiten jeweils ein nach oben hin leicht konisch ausgeschnittenes Polystyrolstück eingeklebt. Dieses setzt sich aus zwei aufeinander geklebte Polystyrolplatten (2 mm) zusammen.

Im Nachhinein betrachtet und gemessen am Aufwand für die Gravur, hätte man die Hauptbrücke auch komplett selbst bauen können. Allerdings hätte die (maßstäbliche) Länge dann etwa einen Meter betragen. Mit dem Faller-Bausatz als Basis beträgt die Gesamtlänge nur 57 Zentimeter. Da es beim Vorbild solche Brücken auch in kleineren Abmessungen gibt, wirkt die Szene insgesamt doch stimmig.

Beide Anbauten entstehen als kompletter Selbstbau aus Polystyrolplatten (2 mm). Die Größenverhältnisse konnten anhand von Vorbildaufnahmen abgeschätzt und der etwas kleineren Brücke angepasst werden. Die zusätzlichen Bogenöffnungen



Der immense Aufwand, um realistische Mauerstrukturen zu erhalten, hat sich gelohnt. Aus jeder Perspektive hinterlässt das nur aus Kunststoff entstandene Bauwerk einen vorbildgerechten Eindruck.



12 Hauptbrücke und Anbau sind verklebt. Die Mauervorsprünge am Übergang entstehen aus Polystyrol (Dicke 4 mm).



13 Die Mauerkronen der Brücke lassen sich aus Polystyrolstreifen (2 x 8 mm) fertigen.

sind etwas größer als die kleinen Gewölbe der Hauptbrücke.

Begonnen wird mit den insgesamt vier Seitenteilen. Zuerst wird der ermittelte Radius beider Bogen halbkreisförmig mit dem Stechzirkel tief eingeritzt, und zwar Unter- und Oberbogen. Dort, wo die Anbauten in den Hang ragen, kann man die ungefähre Geländekontur mit einem dünnen Filzstift anzeichnen. Dieser Bereich wird natürlich nicht graviert.

Brückenverlängerung als kompletter Eigenbau

Die Position der waagrechten Fugen greift man von der Hauptbrücke ab und überträgt sie jeweils auf den Anbau. Für solche Arbeiten eignet sich eine abgewandelte Schieblehre, deren vorderer fester Schenkel spitz angeschliffen ist. Hiermit lassen sich die Abstände gleichmäßig und exakt abgreifen und an allen vier Seitenteilen für den Anbau Reihe für Reihe anritzen. Dann folgt auch hier wieder das Eindrücken der Fugen mit einem Flachstichel. Die Strukturierung der Gesteinsfläche erfolgt wie bei der Hauptbrücke. Sind die Gewölbesteine herausgearbeitet, kann man die Öffnungen mit einem Sägeschnitt heraustrennen. Damit sich die Bogenauskleidung halbrund biegen lässt, erhält die Oberseite Einschnitte im Abstand von zirka drei Millimetern. In die Unterseite graviert man wieder das Bruchsteinmuster.

Sind auch die senkrechten Innenwände hergestellt und mit dem Bruchsteinmuster versehen, werden die vier Seitenteile innen jeweils mit einer Verstärkung versehen. Deren Öffnungen sind umlaufend je zwei Millimeter größer, so dass sich ein Anschlag für die Innenwände ergibt.

Zwischen Hauptbrücke und beiden Anbauten befinden sich jeweils vier Mauervorsprünge, die aus Polystyrol (4 mm) entstehen. Als Abschluss werden schließlich die aus Polystyrolstreifen (Dicke 2 mm, Breite 8 mm) gefertigten Mauerkronen platziert. Das Fugenmuster wird dann unter Verwendung eines Anschlagwinkels mit der Reißnadel jeweils über der Mitte des darunterliegenden Steinwürfels eingraviert. Über den Mauervorsprüngen finden flache Abdecksteine Platz, die aus Polystyrol (4 mm) in Form gesägt und zurechtgefeilt wurden. Deren Höhe ist auf das später verwendete Saemann-Geländer abgestimmt. ☐ *Jörg Chocholaty/abp*

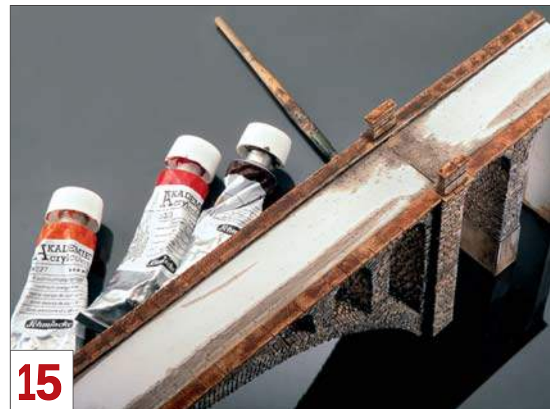


FOTOS: JÖRG CHOCHOLATY

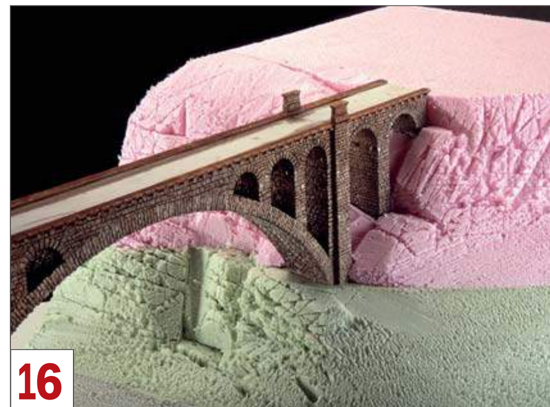
Der einzige Oberleitungsmast auf dem Schaustück ist wie beim Vorbild direkt am Mauervorsprung der Brücke montiert. Zwei passende Halter entstehen aus Messingblech (2 mm).



14 An der Unterseite des Gewölbes werden Kalkspuren mit weißer Acrylfarbe dargestellt.



15 Die Mauerkronen schimmern durch Ablagerungen der Eisengeländer leicht rostfarben.



16 Das Gelände wird aus Hartschaumplatten aufgebaut. Die grobe Formgebung geschieht mit Säge, Bastelmesser und Holzraspel.



17 Wo später eine Felsstruktur eingeritzt wird, erfolgt ein satter Modellgipsauftrag.

Perfektes Bahnbetriebswerk



Den betrieblichen Mittelpunkt auf einer Modellbahnanlage bilden der Bahnhof und sein Bahnbetriebswerk (Bw). Vor allem der Dampflokbetrieb erforderte eine umfangreiche Logistik. Obwohl die Richtlinien für die Konzeption eines Bw klar sind, werden auf vielen Anlagen Darstellungsfehler gemacht. Die ModellbahnSchule versucht dem Modellbahner genügend Informationen zu geben, damit künftige Planungen vorbildgerechter ausfallen. In letzter Zeit entwickelten verschiedene Hersteller bei den Premium-Bäumen Produktverbesserungen. Die ModellbahnSchule stellt diese interessanten Neuheiten vor. Der Bau eines Messingmodells setzt Erfahrung voraus. Viele Tipps rund um den Pwif von Weinert können auch auf andere Bausätze übertragen werden. Außerdem erfahren Sie, wie man ältere Loks problemlos mit einem Rot/Weiß-Lichtwechsel ausstatten und realistisch aussehende Emaille-Schilder selbst anfertigen kann.

100 Seiten, Format 225 x 300 mm, Klebebindung, rund 200 Abbildungen und Skizzen
Best.-Nr. 920036 · € 12,-



www.facebook.de/vgbahn

Weitere attraktive MBS-Ausgaben



MBS 35
Unterbau
Best.-Nr. 920035
€ 12,-



MBS 34
Plastikwelt
Best.-Nr. 920034
€ 12,-



MBS 33
Lackieren
Best.-Nr. 920033
€ 12,-



Erhältlich beim Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de



NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – VGB-BÜCHER BIETEN FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE



Freiburg und seine Verkehrswege

Gerhard Greß, der bekannte Eisenbahn-Bestseller-Autor, widmet sich in seinem neuesten Werk seiner Heimatstadt Freiburg. Für dieses Buch hat er sehr viele bisher unveröffentlichte Aufnahmen aus allen Epochen ausgegraben und zu einem ganz außergewöhnlichen und sehr umfangreichen Band zusammengestellt.

232 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, über 400 Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581630 | € 34,95



Hamburg und die Eisenbahn 1964 – 1973

Der Hamburger Fotograf Rainer Schnell hat das Geschehen auf Hamburgs Schienen seit seinem 14. Lebensjahr dokumentiert. Dabei kam auch die städtische Umgebung, durch die die Strecken führen, nicht zu kurz. Dieses Buch zeigt eine Auswahl der besten Fotos, bereichert um viele Schilderungen und teilweise persönliche Erlebnisse rund um die Bahn.

256 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, über 320 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581605 | € 34,95



Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn



BEMO brachte im Jahr 2016 den Wismarer Schienenbus in H0e mit verbessertem Antrieb auf den Markt. Dieses Modell lässt sich zum Prignitzer Original „umfrisieren".

Pollo-Schnäuzchen



Noch ohne DR-Eigentumszeichen, aber vollständig detailliert zeigt sich das Schweineschnäuzchen aus dem Prignitzer Netz.



Auf dem Vorbildfoto ist die Position des DR-Logos zu erkennen. Es sitzt mittig unter dem zweiten großen Fenster, jedoch zwischen den weißen Zierlinien etwas nach oben versetzt.

Meine Freude beim Auspacken des Modells in DR-Version erhielt gleich einen Dämpfer. Die korrekte Bezeichnung VT 133 525 und die Angabe des Heimat-Bw Perleberg waren zwar vorhanden, aber sonst entsprachen die Details dem meterspurigen Triebwagen der Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen. Besonders die Traglastenkörbe an den Motor-







FOTOS (2): RAINER HEINRICH

Das Vorbild, der VT 137 525, wurde am 7. April 1969 in Lindenberg aufgenommen.

hauben und die Stoßstangen waren nicht gemäß dem Prignitzer Original ausgeführt.

Meine Vorbereitung für die „Modellfrisur" begann mit der Sichtung historischer Bilder. Der VT 133 525 hatte bis 1968 einen Zwillingsbruder, den VT 133 524. Beide Fahrzeuge wurden im MEB-Spezial Nr. 22 portraitiert. Auffallender Unterschied zwischen beiden ist der Sitz der Schlussleuchten knapp über beziehungsweise unter der Zierleiste. Auch die Zahl der Scheibenwischer ist verschieden. Schließlich ist auch das kleine Spitzenlicht auf dem Dach unterschiedlich angeordnet.

Vor Beginn der Arbeiten bestellte ich den BEMO-Zurüstbeutel mit Griffstangen und Dach-Reling (Art.-Nr. 1009000161), Zugschluss-Scheiben von Weinert (4204), Milchkannen von KoTol (87-164-1) und Nassschiebebilder „DR" (Höhe 3 mm) bei Hartmann Original. Die „Frisur" beginnt mit der Entfernung der beiden Pfeifen am Dach, der Kühlerverschlüsse und der kleinen Stutzen auf den Motorhauben. Die verbleibenden Löcher werden mit Zwei-Komponenten-Kleber verschlossen.

Von den beiliegenden Traglastenkörben werden die Stoßstangen entfernt. Aus den längs halbierten Dachreling-Teilen entstehen die niedrigen Geländer für alle vier Seiten des jeweiligen Korbes. Die unterschiedlich starken Verstrebungen der Körbe habe ich aus Stahldraht beziehungsweise überzähligen Griffstangen gefertigt. Die geraden Stoßstangen sind aus einer großen Büroklammer (Stärke 1 mm) entstanden. Jeweils zwei Verstrebungen aus Draht steckt man in die vorhandenen Öffnungen seitlich an den Motorhauben.

Die Stoßstangenhalterungen werden, mit waagrechten Bohrungen versehen, auf die Stoßstangen geschoben. Vor der Befestigung am Kühler erfolgt ein beidseitiges Kröpfen an den Enden. Schließlich erhalten die Halterungen dicht am Kühler senkrechte 0,2-mm-Bohrungen, um später die Schlussscheiben aufnehmen zu können.

Draht und Kunststoff dienen als Baumaterial

Für die acht Fahrradhalterungen wird dünner Kupferdraht u-förmig gebogen, flachgeklopft und mit Sekundenkleber an den Stoßstangen aufgesetzt. Anschließend werden aus Kunststoffresten die vor den Kühlern sitzenden Puffer hergestellt.

Aus konisch gefeilten Regenfallrohren entstehen die jeweils zwei Stutzen unterhalb der Frontscheiben auf den Motorhauben. Auch die Spitzenlichter und elektrischen Schlussleuchten lassen sich aus im Durchmesser passenden Kunststoffsträngen fertigen. Die beiden winzigen Scheibenwischer-Motoren werden ebenfalls aus Kunststoffresten zurechtgeschnitten.

Der Lattenrost auf dem Dach besteht aus Pappe, in die mit dem Bastelmesser Längsrillen gezogen werden. Er liegt passgenau in der Dachreling und kann, je nach Fahrtrichtung, mit dem Gepäck und den Werkzeugkästen gedreht werden. Aus Sicherheitsgründen wurde immer das in Fahrtrichtung vordere Dachteil beladen.

Nun werden die Leitern und Griffstangen angesetzt. Letztere lackiert man im Mittelteil weiß. Dachreling, Stoßstangen, Verstrebungen und Körbe erhalten einen mattschwarzen Anstrich. Die Laufbretter werden dunkelbraun, die übrigen Dachbereiche, bedingt durch die zugespachtelten Löcher, silbern lackiert und gealtert.

Zum Schluss befestigt man die Nassschiebebilder „DR" an den Wagenseiten und bringt die Schlussscheibe an.

Mit akzeptablem Aufwand wurde das Modell des VT 133 525 zu einem echten Hingucker. □ *Peter Hauswald/abp*



Die Beladung der Körbe erfolgt mit Fahrrädern, Öl-und Milchkannen oder einem Getreide- oder Kartoffelsack (KoTol).



MODELLFOTOS: PETER HAUSWALD

Irgendwo im Höllental, zwischen Ravennaschlucht und Hirschsprung: 85 007 kämpft sich mit ihrem Personenzug die Steigung hinauf. Das neue Roco-Modell macht einen tadellosen Eindruck.

Höllisch gut, oder?

Jetzt kann man auch im Maßstab 1:87 den Betrieb auf der Höllentalbahn, wie er vor über einem halben Jahrhundert war, nachbilden: Die neue Baureihe 85 von Roco ist da.



Die typische Front der Baureihe 85 wurde von Roco perfekt in den Maßstab 1:87 übertragen. Besonders gut gelang das Drillings-Triebwerk.

Lange mussten die interessierten H0-Modellbahner warten, ehe Roco die seit 2012 angekündigte und dann doch immer wieder aufgeschobene Baureihe 85 endlich als zeitgemäße Nachbildung umzusetzen begann. Glücklicherweise entschied sich der Hersteller vor gut einem Jahr, die 85 in Großserie zu produzieren. Bald werden die ersten Exemplare an den Handel ausgeliefert. Unser Test wird zeigen, ob sich das Warten auf die Höllentalbahn-Maschine gelohnt hat.

Die erste Variante stellt 85 007 als DB-Lok der Epoche III mit Witte-Windleitblechen dar. Exakt jene Maschine also, die bis heute als Museumslok erhalten blieb. Das dem MEB von Roco zur Verfügung gestellte Vorserienmuster entspricht bis auf die Lackierung und die noch ein klein wenig provisorisch aufgetragene Beschriftung schon den Serienfahrzeugen. Ansonsten ist bereits der so wichtige erste Eindruck tadellos: Man erkennt gleich, dass man ein zeitgemäßes Modell vor Augen hat.

Roco ist es gelungen, das bullige Äußere der eindrucksvollen Baureihe 85 ohne Wenn und Aber in den Maßstab 1:87 zu übertragen. Besonders der große Kessel ist auch im Modell das markanteste Bauteil. Er ist komplett aus Kunststoff gefertigt und weist zahlreiche superfeine Gravuren auf, etwa den Vorwärmer, die Sicherheitsventile und die Waschluken. Selbst kleinste Niet- und Schraubreihen wurden nachgebildet. Sämtliche Leitungen, Stellstangen und die Sandfallrohre sind extra angesetzt.

Das positive Bild setzt sich beim Führerhaus nahtlos fort. Es gibt freien Duchblick, dank der glasklaren Scheiben ist die gut gelungene Nachbildung des Stehkessels von außen problemlos erkennbar. Selbstverständlich stehen auch hier alle Griffstangen frei, die meisten davon bestehen aus stabilem und dennoch feinem Metalldraht. Sogar kaum sichtbare Details wie die Lüftungsklappen im Dach wurden nicht vergessen.

Die seitlichen Wasserkästen und der Kohlebehälter sind mit korrekt dimensionierten Nietreihen gespickt. Überhaupt kann gesagt werden: Nichts ist zu grob, nichts trägt zu dick auf, wirklich alle Proportionen der 85 in H0 stimmen.

Dies gilt erst recht für den Lauf- und Triebwerksbereich. Der Rahmen besteht ganz klassisch aus Zinkdruckguss, besitzt aber alle Durchbrüche des Originals. Die Steuerung bewegt sich auf dem bei Roco inzwischen üblichen hohen Niveau und ist in Metall-Kunststoff-Mischbauweise gefertigt. Das für den Innenzylinder notwendige Gestänge der Dreizylinderlok wurde auch nicht vergessen. Die Räder weisen feine Speichen, korrekte Radnaben und mit Wuchtbohrungen versehene Gegengewichte auf. Dazu kommt noch eine vollständig ausgebildete Bremsanlage.



FOTOS (4): ALEXANDER BERGNER

Der Blick von oben auf den Kessel mit Dampf-, Speise- und zwei Sanddomen lässt die Verwandtschaft der 85 zur Baureihe 62 erkennen. Man beachte die zahlreichen feinen Armaturen.

Diese Einheitslok fehlte als zeitgemäßes H0-Modell

Der Rahmen ist zwischen den drei mittleren Radsätzen etwas verschmälert ausgeführt worden, so dass der Kurvenbeweglichkeit des Modells auch auf recht engen Radien nichts im Wege stehen dürfte.

Die Technik der neuen 85 von Roco entspricht dem gewohnten Standard: Ein schräggenuteter, fünfpoliger Motor treibt über Schnecken und Zahnräder die vierte Achse an, alle anderen Radsätze werden über die Kuppelstangen mitbewegt. Die zweite und die dritte Achse sind pendelnd gelagert. Die Laufradsätze drehen sich leichtgängig und werden sogar zur Stromabnahme mit herangezogen.

Die digitale Lok setzt sich bei Fahrstufe 1 ganz sanft in Bewegung, besitzt herrlich ausgewogene Fahreigenschaften und erreicht kaum mehr als die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes von 80 km/h – besser könnte es nicht sein.

Der Sound wurde gut auf die 85 abgestimmt, es gibt kernigen Dreizylinder-Klang und viele weitere Geräuschfunktionen, etwa einen satten Einheitslok-Pfiff mit Höllental-Echo. Wer mag, kann zudem zylindersynchronen Abdampf aus dem Rauchentwickler ausstoßen lassen.

Letztlich hat sich das lange Warten auf die Baureihe 85 von Roco gelohnt. Ein höllisch gutes Modell! ☐ *Alexander Bergner*



Alles im grünen Bereich: Wer zweifelt, kann gerne mit dem Vorbild auf Seite 29 vergleichen. Die kleinen Farbabweichungen sind dem für den MEB-Test verwendeten Vorserienmuster geschuldet.

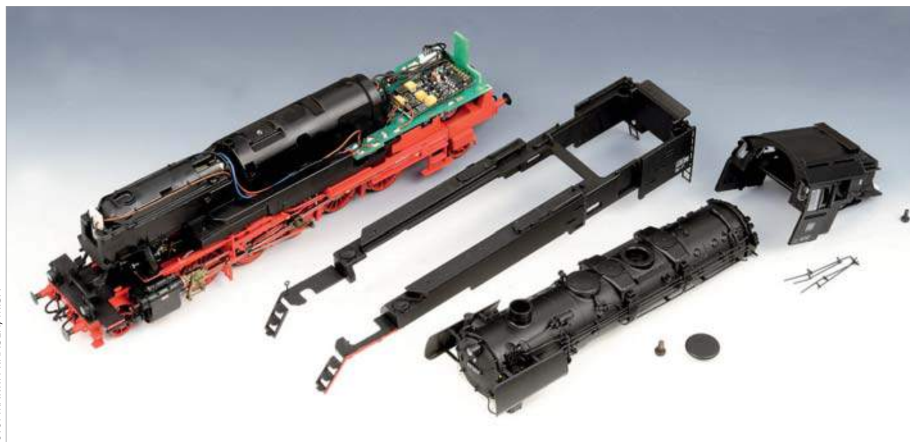


FOTO: MARTIN KNADEN, MIBA

Das Öffnen des Modells zu Wartungs- und Digitaltuning-Arbeiten ist leider ein wenig kompliziert. Der Motor wurde gekapselt eingebaut, für große Zugkraft sorgt das stattliche Kessel-Gewicht.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Roco
- **Bestellnummer:** 72271
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Antrieb:** Per Schnecken-/Stirnradgetriebe auf die vierte Kuppelachse
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 400 Gramm
- **V_{min} (Fahrstufe 1):** 1 km/h
- **V_{max} (Fahrstufe 28):** 84 km/h
- **Decoder:** Plux22-Sounddecoder
- **Beleuchtung:** Warmweiß-rote LED
- **Extra:** Getakteter Dampfgenerator
- **Preis:** 499,99 Euro (UVP)

Mit der 118 wurde ein weiteres DR-Modell in Gartenbahn-Größe umgesetzt. Wie ihr Vorbild ist auch die Piko-Lok eine mächtige Erscheinung.

Die Baureihe 118, die frühere V 180, war die Großdiesellok der jungen DR. Dank Piko erobert sie nun auch Gartenbahngleise.

Wuchtige Brumme



Die sehr gut getroffene Lokfront kann sich sehen lassen. Traditionell steuert Piko-Chef René Wilfer natürlich auch die neue V 180 persönlich.

Die Baureihe V 180 stellte einen bedeutenden Schritt für den Traktionswandel bei der Deutschen Reichsbahn dar. Sie war die einzige in der DDR gebaute Großdiesellok. Von 1960 bis 1970 verließen fast 400 Exemplare die Werkshallen des VEB „Lokomotivbau Karl Marx“ in Potsdam-Babelsberg. Die Maschinen konnten in allen Winkeln der DDR angetroffen werden, von der Ostseeküste bis ins Erzgebirge. Die letzten Loks wurden als Baureihe 228 erst 1995 von der DB AG ausgemustert.

Der Gartenbahn-Sektor hat bei Piko mittlerweile Tradition, normalspurige Vorbilder der Deutschen Reichsbahn wurden dabei schon mehrmals auf die 45-Millimeter-Gleise gestellt. So ist es nicht weiter verwunderlich, dass die V 180 das neueste Modell in der Riege der Gartenbahn-Fahrzeuge aus Sonneberg wurde.

Fahrzeuge für den Freilandeinsatz werden bekannterweise unter etwas anderen Bedingungen eingesetzt als ihre kleineren Pendants auf der heimischen, wettergeschützten Modellbahnanlage. Daher müssen sie nicht nur schön aussehen und eine ausdauernde Mechanik besitzen, sondern auch mal den einen oder anderen Regenschauer unbeschadet aushalten.



Lediglich im Bereich der Drehgestelle und des Rahmens werden die Maßstabs-Ungereimtheiten des Modells sichtbar, da die Gartenbahn-Spurweite mit 45 Millimetern eigentlich zu schmal ist.

Der neuen V 180 von Piko, die bereits EDV-gerecht beschriftet als 118 214 daherkommt, dürfte diese Anforderungen spielend erfüllen. Bereits das Lokgehäuse besteht aus ausreichend starkem, schlagzähem Kunststoff, so dass nichts auseinanderfällt, sollte die Lok mal eine Begegnung mit Nachbars Katze haben, die unsanft aus ihrem Mittagsschlaf auf den Gartenbahngleisen gerissen wurde. Nur die eine oder andere Plastik-Griffstange an der Front könnte sich dabei verbiegen, da diese Teile bereits bei der durch den Käufer vorzunehmenden Montage eher sanft angefasst werden sollten. Dasselbe gilt für die sehr fein ausgeformten Scheibenwischer.

Das Modell ist etwa im Maßstab 1:27 gehalten und passt somit zu allen anderen normalspurigen Gartenbahn-Modellen nach deutschen Vorbildern. Die gesamte Lok wirkt trotz der aus Maßstab und Spurweite entstehenden Dissonanz in sich stimmig, die markanten Proportionen des Originals werden ohne Kompromisse getroffen. Lediglich im Bereich der etwas zu tief im Rahmen liegenden Drehgestelle wird das Zugeständnis an die Gartenbahn-Konventionen sichtbar. Dafür sind diese in einer Detailverliebtheit ausgeführt worden, dass sie sich nicht hinter High-End-Modellen verstecken müssen.

Auch sonst sind die Gravuren etwa der zahlreichen Belüftungsgitter an den Seitenwänden der V 180 auf hohem Niveau umgesetzt worden, das Dach weist eine vorbildgerechte Nietstruktur auf. Als Schmankerl gibt es grazil geätzte Gitter über den Ventilatoren auf dem Lokomotivdach.

Robustheit, gepaart mit guter Detaillierung

Die Fenster sitzen passgenau und mit sauber bedruckten Rahmen in ihren Aussparungen, die Führerstände weisen eine leicht vereinfachte Inneneinrichtung auf.

Auch Farbgebung und Beschriftung könnten kaum besser sein, nur ein paar Staubeinschlüsse fallen negativ auf.

Technisch unterscheidet sich die V 180 für Spur G kaum von ihren Vorgängerinnen, was als Qualitätsmerkmal der freilandtauglichen Piko-Modelle gewertet werden darf. Da Piko sich für die sechsachsige Ausführung entschieden hat, die beim Vorbild wegen ihrer geringen Achslast von nur 15,5 Tonnen auch auf Nebenbahnen eingesetzt wurde, konnten die beiden dreiachsigen Trieb-Drehgestelle des hauseigenen G-Modells der Baureihe 132 praktisch unverändert für diese Neuentwicklung übernommen werden. Entsprechend ausgewogen sind daher die Fahreigenschaften, zudem ist die über vier Kilo schwere Maschine sehr zugkräftig.

Die V 180 wird als analoges Modell angeboten. Wer möchte, kann die Lok aber problemlos digitalisieren. Piko bietet dazu unter der Artikelnummer 36122 einen Decoder und zusätzlich unter der Nummer 36227 auch ein Soundmodul an, für dessen Lautsprecher bereits ein Einbauplatz unter der Lok vorgesehen ist.

Die V 180 wird sicherlich bald in vielen Gärten ihre Runden drehen. □ *A. Bergner*



Die Drehgestelle selbst sind für Gartenbahn-Verhältnisse recht ansprechend durchgestaltet, für eine gute Stromabnahme sorgen die Schienenschleifer. Im Tank kann bei Bedarf ein Sound-Lautsprecher platziert werden.

Ein nettes Detail sind die fein geätzten Gitter über den Lüftern. Leider sind die präzise nachgebildeten Ventilatoren nicht beweglich gelagert.

FOTOS: ALEXANDER BERGNER

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 37570
- **Gehäuse:** Wetterfester Kunststoff
- **Antrieb:** Per Schnecken-/Stirnradgetriebe auf die zwei äußeren Achsen des Drehgestells, je ein Motor pro Drehgestell
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** Zirka 4,2 Kilogramm
- **Länge über Puffer:** 726 Millimeter
- **Mindestradius:** 600 Millimeter
- **Digitaldecoder:** Nachrüstbar
- **Beleuchtung:** LED, mit der Fahrtrichtung rot/weiß wechselnd
- **Preis:** 450 Euro (UVP)

Die neuen Regionalzüge der New Jersey Transit einschließlich des Traxx-Abkömmlings ALP-45 DP sind nun in H0 erhältlich. Der Hersteller Atlas hat sie entwickelt.

Mitarbeiters Liebling



Urig ist der Steuerwagen-Führerstand und erinnert ein wenig an den früheren Hasenstall der DB. Perfekt sind die Lichtfunktionen.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Atlas
- **Bestellnummer:** 80 000 000 (Zugpackung mit Lokomotive, einem Mittel- und einem Steuerwagen)
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Antrieb:** Mittelmotor mit zwei Schwungmassen; über Kardanwellen und Getriebe auf alle Achsen
- **V_{min} 2,3 Volt:** 3 km/h
- **V_{max} 12 Volt:** 220 km/h
- **Beleuchtung:** LED, mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Waggons mit Innenbeleuchtung
- **Preis:** 354,85 $ (etwa 330 Euro, UVP)

Der US-Modellbahnmarkt ist geprägt von typischen Dieselloks und einer schier unendlichen Fülle an Güterwagenmodellen. Der Personenverkehr in den USA wird im Modell vergleichsweise stiefmütterlich behandelt. Wirklich gute Nachbildungen sind rar und die besten Fahrzeuge sind vor allem bei Kleinserienherstellern erhältlich.

Da ist es schon etwas Besonderes, wenn einer der großen US-Hersteller wie Atlas sich nicht nur des Personenverkehrs annimmt, sondern noch dazu Modelle entwickelt, die aktuell eingesetzt werden.

Den Verantwortlichen ist dies offenbar auch bewusst, weshalb Atlas 2017 nach mehreren Jahren der Abwesenheit wieder mit einem Stand auf der Nürnberger Spielwarenmesse vertreten war. Hauptausstellungsobjekt war die neue ALP-45 DP, deren Vorbild das Gütesiegel „Made in Germany" trägt (siehe S. 34), mit den passenden Waggons.

Dass man sich dieser Modelle angenommen hat, beruht auf einer sympathischen Geschichte, wie Rob Pisani, Produktmanager bei Atlas, erzählt: „Seit 2012 nutzen einige unserer Mitarbeiter diese Züge, sie verkehren quasi vor unserer Haustür. Da lag es nahe, diese Modelle zu entwickeln."

Die räumliche Nähe nutzten die Atlas-Konstrukteure auch, um genau Maß zu nehmen, was sich in der absoluten Maßstäblichkeit der Fahrzeuge wiederspiegelt.

Ebenso gelungen ist die Gravur der Gehäuse, sowohl bei der Lokomotive als auch bei den Waggons. Die zahlreichen Kanten, Sicken und Rundungen sind perfekt wiedergegeben, die Drehgestellblenden zeigen eine schöne Tiefe. Auf dem Dach sind



Im Set mit zwei Wagen ist der Commuter Train der NJ Transit erhältlich. Weitere Wagen gibt es auch einzeln zu kaufen.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Alles wie es sein soll: Die maßstäbliche Nachbildung des Vorbilds ist gut graviert und detailliert sowie perfekt lackiert und bedruckt. So machen auch moderne Fahrzeuge große Freude.

die Lüfter gut nachgebildet. Am hinteren Lokende ist der vergleichsweise einfache Stromabnehmer montiert, der aber beim Vergleich mit Vorbildfotos in seiner Schlichtheit korrekt ist. An den seitlichen Einstiegen der Lok befinden sich sehr feine, freistehende Handläufe. Für die Griffstangen an der Frontseite der ALP-45 DP hat man sich bei Atlas etwas Außergewöhnliches einfallen lassen: Damit sich die extrem filigranen Handläufe korrekt anbringen lassen, liegt der Packung eine Bohrlehre bei. Eine pfiffige Idee: Betriebsbahner, welche die feinen Teile lieber nicht anbringen möchten, müssen nicht mit ungenutzten Löchern leben; Vitrinenbahner können mit Hilfe der Lehre Löcher in der richtigen Größe am korrekten Platz bohren. Allerdings fehlen Nachbildungen der zahlreichen Schlauchverbindungen auf Höhe des Pufferträgers. Die Front des Steuerwagens ist gut umgesetzt und die Waggons besitzen zudem eine Inneneinrichtung.

Ein besonderes Lob verdienen die makellose Lackierung und Bedruckung.

Die Fahreigenschaften der Lok beziehungsweise des Zuges sind fabelhaft. Das analoge Modell gleitet leise auf seinen Radsätzen mit den angenehm niedrigen RP 25-Spurkränzen dahin und erreicht bei zwölf Volt eine angemessene Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Bei diesem

Von den Amis lernen: Bohrlehre und Broschüre

Tempo zeigt die ALP-45 DP einen Auslauf von 28 Zentimetern. Bei etwa vier Volt erkennt man gut das fahrtrichtungsabhängige Spitzenlicht und die Innenräume der Waggons beginnen, flackerfrei zu leuchten. Die Modelle erfordern für ihren ruhigen Lauf jedoch einen Mindestradius von 56 Zentimetern, empfohlen werden 61.

Das Set wird in einer soliden Verpackung mit einer gelungenen Bedienungsanleitung und einer aufschlussreichen Begleitbroschüre ausgeliefert. □ *S. Alkofer*



Auch die Wagen sind sehr gut gelungen. Besonders viel Mühe gab man sich bei der Bedruckung: Die zahlreichen Piktogramme und Anschriften lassen sich mit Hilfe einer Lupe entziffern.

Zum Ende des vergangenen Jahres begann Märklin mit der Auslieferung seiner neuen Digitalzentrale CS 3. Das hochmoderne Gerät ist in zwei Ausführungen erhältlich.

Bühne frei für CS 3

Das Spiel beginnt: Neben dem Gleisplan einer Startpackung erscheint beim ersten Start der Zentrale der sogenannte Einführungs-Assistent.



Zum Lieferumfang der CS 3 gehören neben der Zentrale eine sehr kurz gefasste Aufbauanleitung und zwei Gleisanschlusskabel. Zusätzlich wird ein so genanntes Schaltnetzteil (Art. Nr. 60061, 60101 oder 51095) benötigt.

Neben der Farbgebung in elegantem Schwarz ist das Fehlen jeglicher Tasten der augenfälligste Unterschied der neuen Märklin-Zentralen CS 3 oder CS 3plus zu den Vorgängermodellen. Dominiert wird die Front vom neuen 7-Zoll-Farb-Touchscreen. Auf der Rückseite befinden sich die zahlreichen Anschlussmöglichkeiten für weitere Märklin-Artikel oder einen PC. Zwei USB-Steckplätze erlauben die Verwendung von Maus, Tastatur und Speichersticks, des

Weiteren ist auch ein USB-Ladeanschluss vorhanden. Eine sinnvolle Einrichtung, wenn Smartphone oder Tablet in die Modellbahnsteuerung integriert sind. Eine Neuerung ist auch der Steckschacht für eine SD-Karte zur Erweiterung des internen Speichers der CS 3 von 4 GB um bis zu 32 GB. Auch die von der CS 2 bekannten Lokkarten-Leser sind vorhanden. Wer eine CS 3plus sein Eigen nennt, findet zudem die Buchse für den Märklin-Can-Bus vor. Dieser Anschluss ermöglicht den gleichzeitigen Einsatz mehrerer Zentralen als Master- oder Slave-Gerät. Auch an der Unterseite gibt es einen Unterschied zwischen den beiden Ausführungen. Nur die CS 3plus besitzt dort die Stiftleiste für die Anbindung des S 88-Rückmeldesystems mit dem sechspoligen Flachbandkabel. Damit lassen sich die Rückmelder einer bestehenden Anlage direkt mit der Zentrale verbinden. Man muss sich also vor dem Kauf entscheiden, welche Funktionen für den Anlageneinsatz nötig sind.



Die von der CS 2 bekannte Rückseite wurde unter anderem um einen SD-Karten-Steckplatz und weitere USB-Anschlüsse ergänzt.

Erweiterte Ausstattung bei der CS 3plus

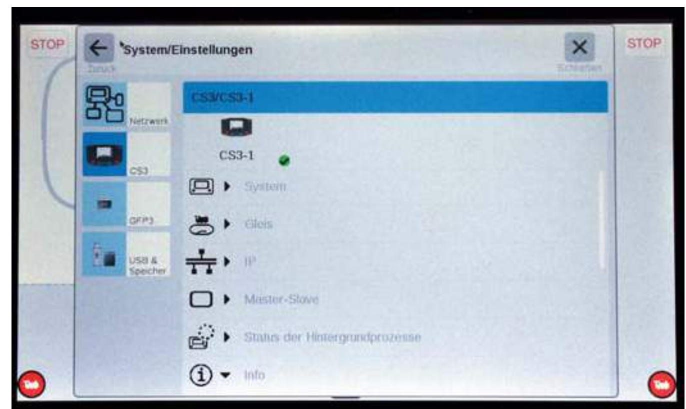
Anders als die CS 2, die sich mit Wechselstrom aus dem Modellbahntrafo begnügte, benötigt die CS 3 Gleichspannung, wie sie die Märklin-Netzteile 60061, 60101 oder 51095 (LGB) liefern. Es stehen dann 3 A für die Baugrößen Z bis H0 oder 5 A als Ausgangsleistung für die größeren Spuren zur Verfügung. Die Anleitung ist – dem Zeitgeist folgend – sehr knapp gehalten. Dennoch gelingt mit den wichtigsten Hinweisen die Inbetriebnahme. Nach dem Start folgt kein hektisches Geblinke mehr, nur der aufleuchtende Märklin-Schriftzug kündet von der Arbeitsaufnahme. Gute 20 Sekunden vergehen bis zur Betriebsbereitschaft, das ist rund ein Viertel der Zeit, die sich die CS 2 genehmigte – ein erster Hinweis auf den neuen, nach Herstellerangaben siebenmal schnelleren Prozessor. Nach dem Start erscheint der Einführungsassistent auf dem Bildschirm. Angesichts der zahlreichen Neuerungen in der Bedienung empfiehlt es sich, den Assistenten abzuarbeiten. Sehr viel ausführlicher wird alles in der Betriebsanleitung dargestellt, die sich auf den Märklin-Internetseiten findet. In gedruckter Form sind in Zukunft auch zwei Bücher bei Märklin erhältlich. Eine der wesentlichen Neuerungen ist die Bedienung durch Wischen und Ziehen, wie es wohl die meisten vom Smartphone her kennen. Etwas Übung schadet nicht, um keine ungewollten Aktionen auszulösen. Die Bedienungsanleitung legt man, besonders in der Anfangsphase, besser in Sichtweite ab, denn nicht alle Funktionen erschließen sich von selbst. Das liegt vor allem an den zahlreichen Funktionselementen, die im Verborgenen liegen und erst durch Ziehen an die Oberfläche gelangen. Natürlich erfordert die Nutzung der komplexen Steuerung eine gewisse Einarbeitungszeit, besonders für Einsteiger auf diesem Gebiet. Wer aber die Bedienung per Drag & Drop bevorzugt, kommt an der CS 3 nicht vorbei. ☐ *Michael Siemens*



Wie schon bei den Vorgängermodellen üblich, melden sich mfx-Fahrzeuge selbstständig an. Nach dem Einlesen ist das Modell in der Lokliste enthalten.



Zur Aktivierung des Fahrzeugs wird das Symbol zum Fahrregler gezogen. Die Bedienung mit Wischen und Ziehen erfordert etwas Übung.



In zahlreichen Untermenüs, hier das der Systemeinstellungen, lässt sich die CS 3 für den Betrieb konfigurieren.

FOTOS: MICHAEL SIEMENS



Wer ein Faible für seltene Vorbilder hat, kommt an diesem Piko-Modell kaum vorbei. Empfehlenswert ist die 120 001 in jedem Fall.

Für den belgischen Markt entwickelte Piko eine in vielen Punkten außergewöhnliche Lokomotive: die Reihe 120. Sie war außergewöhnlich selten, dafür aber auch außergewöhnlich lange im Einsatz.

Exot aus dem Frittenland

Die Reihe 120 der SNCB/NMBS dürften hierzulande nicht viele kennen. Es gab nur drei Exemplare.



Die Drehgestellblenden wurden detailliert wiedergegeben.

Diese waren dafür von 1949 bis in die späten 1990er-Jahre im Einsatz, eine beachtliche Zeitspanne für eine Lok, die zurecht als Splittergattung bezeichnet werden darf.

Entworfen wurden die ab den 70er-Jahren als Reihe 28 bezeichneten Maschinen vom belgischen Hersteller Baume-Marpent, als patriotische Antwort auf ausländische Konkurrenzmodelle. Die drei Lokomotiven waren für 3 kV Gleichstrom ausgelegt und zeigten das damals noch junge Design einer Drehgestell-Lokomotive mit Einzelachsantrieb. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h waren die 120 vor allem für den Schnellzugeinsatz prädestiniert.

In Thüringen wurde nun ein sehr schönes H0-Modell dieser Rarität konstruiert, das als digitale Soundversion zur Probefahrt bereitsteht. Die Detaillierung der schnörkellosen Lokomotive ist gelungen. Das charakteristische Dunkelgrün wirkt elegant. Feine Stromabnehmer zieren das dunkelgraue Dach der 120 001.

Die Fahreigenschaften des Modells sind ausgewogen. In Werkseinstellung erreicht es ein Tempo von 155 km/h. Ob es sich beim aufgespielten Sound um den des Originals handelt, ist ungewiss. Zumindest handelt es sich um den typischen Klang einer Gleichstromlokomotive. Eine flämische und eine wallonische Bahnsteigansage sorgen für typisch belgischen Proporz. ☐ *al*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Lackierung und Bedruckung; gute Werkseinstellung, ordentlicher Klang*

KONTRA: *Relativ wenige Sounds; Preis*

BESTELLNUMMER: *96552*

PREIS: *zirka 350 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒▲

KOMPAKT

Märklin: Baureihe 74 für Z



Die Göppinger präsentieren eine überarbeitete Neuauflage ihres bekannten Z-Modells der Baureihe 74. Die Verbesserungen sind vor allem im Triebwerksbereich zu finden, denn die kleine Maschine besitzt jetzt eine vollständig nachgebildete, dunkel vernickelte Steuerung und einen vollwertigen Kupplungshaken am vorderen Pufferträger. Die Zylinder sind nun ebenfalls ansprechend durchgestaltet. Das Lokgehäuse selbst hat jedoch nur eine marginale Überarbeitung erfahren, so sitzt jetzt hinter dem Schornstein statt eines Turbogenerators die Glocke. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vollständige Steuerung; vernickelte Metallteile; Farbfinish; LED-Spitzenbeleuchtung*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *88955*

PREIS: *159,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒





Die Euro 4000 von Vossloh, das seine iberische Fertigungsstätte inzwischen an die Schweizer Stadler-Gruppe verkaufte, wird in Spanien gebaut.

Vor ein paar Jahren fuhr die Euro 4000 im Probebetrieb bei der Kölner HGK. 1:160-Freunde können jetzt exklusiv bei Lemke ein Modell dieser Lok erwerben.

Portugiesische Spanierin

Dank Modellen wie der Euro 4000 des portugiesischen Herstellers Sudexpress müssen N-Bahner nicht mehr neidisch zu den H0-Anlagen schielen, wenn sie vorbildgerecht detaillierte Modelle mit guten Fahreigenschaften sehen wollen.

Vor allem der Fahrwerksbereich des Sechsachsers, dessen Vorbild in Spanien entsteht, ist ein Hingucker: Perfekt gravierte Drehgestellblenden, etliche freistehende Details, feinste Sandfallrohre und so fort. Auch der Blick von oben lohnt sich: Feine Lüfter und ein markanter Schalldämpfer im Zentrum des Daches können überzeugen. Sauber eingesetzte Fenster sowie eine makellose Lackierung runden den sehr guten Eindruck ab. Die Pufferträger sind bereits mit Details ausgestattet, nachzurüsten ist nur der geätzte Scheibenwischer für ein Modell in Vitrinenqualität.

Von der Euro 4000 wird eine Personen- sowie eine Güterzugvariante angeboten. Verkauft wurde bisher nur die 120 km/h schnelle Frachtversion. Das Modell erreicht bei zwölf Volt eine Höchstgeschwindigkeit von 155 km/h und liegt somit sehr gut im NEM-Toleranzbereich. Das Fahrverhalten ist insgesamt hervorragend, bei drei Volt fährt die Lok ganz sanft und langsam an. Der Antrieb ist für eine Lokomotive im Maßstab 1:160 angenehm leise. Auch der Rot-Weiß-Lichtwechsel sieht gut aus. Die sechspolige Digitalschnittstelle ist jedoch nicht mehr zeitgemäß. □ *al*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Detaillierung; saubere Lackierung und Bedruckung; prima Fahreigenschaften*

KONTRA: *Sechspolige Schnittstelle; Preis*

BESTELLNR.: *SHGK400516N*

PREIS: *249,90 Euro*

URTEILE:

Arnold realisiert den Standard-Intercity-Großraumwagen Bpmz 291 für N.

Raum zweiter Klasse

Auch im Arnold-Sortiment ist nun ein Bpmz-Großraumwagen enthalten. Die Fahrzeuge wurden von der DB als Nachfolger der Eurofima-Wagen für das schnell wachsende Zugangebot im Intercity-Verkehr beschafft. Die insgesamt 550 Großraumwagen gehörten in zwei bis vier Exemplaren sehr schnell zur Standard-Ausstattung eines jeden IC. Die Arnold-Modelle entsprechen der 150 Stück umfassenden ersten Serienlieferung von 1982. Detaillierung, Lackierung und Bedruckung sind grundsätzlich sehr gut. Die MD 52-Drehgestelle sind richtig wiedergegeben, allerdings unter Verzicht auf einige kleine Details, auch die Mg-Bremse ist vereinfacht nachgebildet. Die Zuglaufschilder (IC 680 „Südwind") sind nur aufgedruckt, es fehlen die in die Seitewände eingelassenen Rahmen. Die Fugen im Bereich der Schürzen sind übertrieben tief graviert. Bei Verwendung von Kurzkupplungen fahren die Wagen ohne Spalt zwischen den Gummiwülsten, dies kann in sehr engen Radien zu Entgleisungen führen. □ *abp*



Schnelle Vorbeifahrt: Ein DB-Intercity ohne Bpmz ist kaum denkbar. Nun lässt sich das mit Arnold-Modellen realisieren.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Farbgebung und Bedruckung; gute Detaillierung; Rolleigenschaften*

KONTRA: *Kuppeleigenschaften; teilweise vereinfachte Details*

BESTELLNR.: *HN4201*

PREIS: *129,90 Euro (3er-Set)*

URTEILE:



Zunächst kommt der neue „Kakadu" nur im Zugset mit drei IC-Wagen. Die Vorserien-103 (von Fleischmann) ist nicht enthalten.

Der lange „Kakadu"-Halbspeisewagen ARümh 217 fehlte bislang. Minitrix liefert das neue N-Modell.

Halb und Halb



Die Kosten- und Preiskalkulation in Göppingen machte es offensichtlich notwendig, die Formneuheit des Halbspeisewagens in einem Zugset anzubieten. Zusammen mit zwei Avmz-Abteilwagen und einem Apmz-Großraumwagen lässt sich ein attraktiver und modellbahngerechter rein erstklassiger Intercity nachbilden. Laut den lupenscharf gedruckten Zuglaufschildern ist es der IC „Albrecht Dürer" München – Bremen. Es handelt sich dabei um den Ersatzzug für einen ausgefallenen 403, der in den späten 70er-Jahren diese Verbindung bediente. Der im Original 27,5 Meter lange „Kakadu" wurde von Minitrix maßstäblich und fein detailliert umgesetzt. An den Drehgestellen sind Schlingerdämpfer nachgebildet. Lackierung und Bedruckung sind fast tadellos, nur der Schriftzug „Speiseraum" liegt im Vergleich zu Originalaufnahmen deutlich zu hoch. Ein Abteilwagen aus dem Set ist mit einer LED-Zugschlussbeleuchtung ausgestattet. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Rolleigenschaften*

KONTRA: *Kakadu nur im Set erhältlich; Schriftzug*

BESTELLNUMMER: *15545*

PREIS: *159,95 Euro (UVP)*

URTEILE:

▸KOMPAKT



Liliput: Lss-y 571-Tragwagen für N

Eine Lücke im Angebot der N-Güterwagen schließt der zweiachsige Tragwagen der Bauart Lss-y 571 für Container oder Wechselpritschen. Von 1970 bis 75 entstanden 590 Stück dieses Typs bei Talbot und O & K. Wegen des langen Radstandes war keine internationale Verwendung im RIV-Verkehr möglich. Bis 1999 verschwanden sie daher von der Schiene. Das aus Kunststoff gefertigte Modell überzeugt durch die sehr feine Detaillierung des offenen Rahmens, sehr gute Nachbildungen der Radlager und die exakte, mehrfarbige Bedruckung. Auch die beiden Wechselpritschen geben keinen Anlass zu Kritik. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; sehr feine Detaillierung und Bedruckung*

KONTRA: *Geringes Gewicht; Ladegut nicht zu öffnen; Preis*

BESTELLNUMMER: *L265222*

PREIS: *56 Euro (UVP)*

URTEILE:

▸KOMPAKT



Karsei: Sattelboden-Selbstentladewagen für TT

Zwischen 1957 und 1958 entstanden in Rumänien 400 Güterwagen des Typs Fall 6577 für die DR. Das Besondere daran: Die Fahrzeuge verfügten über einen aufstellbaren Wagenboden und konnten daher wahlweise als offene Güterwagen oder als Schüttgutwagen eingesetzt werden. Das Modell gibt das außergewöhnliche Aussehen des Vorbilds in allen Details wieder, auch Farbgebung und Beschriftung überzeugen. Der Wagenboden ist vereinfacht dargestellt. Der Wagen läuft ruhig, doch sitzen die Achsen etwas zu locker im Drehgestell. Zum Anbringen der Zurüstteile müssen die Bohrlöcher geweitet werden. ☐ *ke*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; gute Detaillierung; saubere Bedruckung*

KONTRA: *Schlichter Wagenboden; Montage der Zurüstteile*

BESTELLNUMMER: *23050*

PREIS: *36,00 Euro (UVP)*

URTEILE:





Im Vierer-Set werden die Omm37 angeboten. Die Modelle unterscheiden sich in der Farbe der Innenwände, eines besitzt ein Bremserhaus.

Die offene Güterwagenbauart Omm37 wird von Modellbahn Union realisiert.

Früher Neubau

Typische Vertreter der Epoche III sind die von 1948 bis 52 gebauten offenen Güterwagen in einer sogenannten verstärkten Kriegsbauart, die ursprünglich als Ommu Duisburg bezeichnet wurde. Der hohe Bedarf in den Nachkriegsjahren erforderte den Bau von über 24500 Fahrzeugen, die Omm37 waren damit die häufigsten offenen Güterwagen bei der DB. Ab 1965 verschwanden sie jedoch schnell wieder von den Schienen, nur wenige erlebten als E031 noch die 70er-Jahre.

Modellbahn Union schließt mit seiner Neukonstruktion damit eine wichtige Lücke für die Spur N. Die Modelle sind sehr gut detailliert, auch die Innenwände sind strukturiert. Die Bedruckung gibt keinen Anlass zur Kritik. Allein die Seilösen sind etwas massiv ausgefallen. Für das Bremserhaus liegt eine Tür bei, so dass es offen oder geschlossen dargestellt werden kann. □ *A. Bauer-Portner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; sehr gute Detaillierung; innere Bordwände; Finish*

KONTRA: *Großer Pufferabstand auch mit Kurzkupplung*

BESTELLNR.: *MU-N-G10001*

PREIS: *99,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

KOMPAKT



Schuco: Rettungshelikopter Bell UH-1D in H0

Sie hat es sogar zur Hauptdarstellerin der ZDF-Serie „Die Rettungsflieger" gebracht: die Bell UH-1D. Der erste Eindruck ist gut: Das metallene Modell ist maßstäblich, der Habitus wirkt korrekt, die grün getönten Scheiben über dem Cockpit sind ebenso authentisch wie die ausgeformten Fenster in den zu öffnenden Schiebetüren. Auch die Lackierung in Tarnfarben mit den knallig orangenen Schiebetüren sowie die Bedruckung sind gelungen. Die Frontscheibe trägt etwas dick auf und die Inneneinrichtung passt nicht zu einem Rettungshubschrauber. Dort müsste man eine Trage vorfinden und keine Sitzbänke. □ *al*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; Detaillierung; Lackierung; Schiebetüren*

KONTRA: *Frontscheibe; Inneneinrichtung*

BESTELLNUMMER: *452625700*

PREIS: *22,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

KOMPAKT



Busch: Mercedes-Benz G-Klasse für H0

Wie die Typenbezeichnung G es schon sagt, ist die G-Klasse von Mercedes kein SUV, sondern ein waschechter Geländewagen, wenn auch im gehobenen Preissegment. Auch für den neuen H0-Wagen von Busch muss man gutes Geld auf den Händler-Tresen legen, doch dafür erhält man ein wirklich gelungenes Modell dieses besonderen Mercedes-Klassikers. Vom Geländewagen-Fahrwerk mit dem freistehenden Antriebsstrang über die mattschwarzen Stoßstangen, den verchromten MB-Stern, die vorbildgerechte Inneneinrichtung bis hin zum makellosen Metallic-Finish, hier stimmt praktisch alles. □ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; Detaillierung; Metallic-Lackierung; Chromapplikationen; Felgen*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *51405*

PREIS: *21,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒◪

Lange Schnellzüge oder imposante Ganzzüge findet man auf der Anlage der „Eisenbahnfreunde Kleinbahnen der Altmark e.V." nicht. Spannend ist der Betrieb dennoch.

Von Arendsee nach Klein Rossau

TEIL 2



Das Interesse der Ausstellungsbesucher zeigt immer wieder, dass das einst von der „AG 1/50 Berlin" des DMV mit Nachdruck propagierte Nebenbahnthema seinen ganz besonderen Reiz hat. Auch der im MEB 4/2017 angekündigte Fahrtag des heute im BDEF organisierten Vereins war deshalb mit einem unerwartet hohen, nicht nur lokalen Besucherzuspruch sehr erfolgreich. „Ein Besucher kam aus Stendal, der hatte das aktuelle Heft gerade gelesen, hat sich in den Zug gesetzt und ist losgefahren", konnte mir Gründungsmitglied Hans-Joachim Ewald zufrieden berichten.

Die Vorstellung der Vereinsgeschichte und der Anlage war das Thema im ersten Teil des Artikels. Doch ich habe mit zwei Vereinsmitgliedern auch lange über den Fahrzeugeinsatz in der Altmark und auf der Anlage gesprochen. Im zweiten Teil wird deshalb vor allem der Betrieb auf den Kleinbahnstrecken vorgestellt.

„Man hat in der Altmark schon sehr frühzeitig begonnen, die unwirtschaftlichen Dampfzüge durch Triebwagen zu ersetzen", erzählt mir Ewald zum Bild rechts oben. „Das begann bei den Kleinbahnen bereits in der Vorkriegszeit. Es gab Relationen, auf denen als Personenzüge nur Triebwagen fuhren, zum Beispiel auch zwischen Stendal und Arendsee." Als die Triebwagen dann nicht mehr konnten, hat man die Züge wieder mit Loks bespannt, als Triebwagenersatzverkehr: „Für die Reisenden blieben zu Beiwagen umgebaute Steuerwagen oder reine Beiwagen, Stendal hatte da so einiges zu bieten." Die Züge wurden allerdings nie geschoben, da es keine Steuerleitungen gab und die eingesetzten Loks nicht wendezugfähig waren. Anders verhielt es sich auf der Strecke Osterburg – Pretzier, welche die vorgenannte



Im kleinen Bahnhof Stapel setzen wir unsere Reise in Richtung Klein Rossau auf einer der Kleinbahnen in der Altmark fort. Das Tillig-Modell des 135 062 ist allerdings in der Gegenrichtung nach Arendsee unterwegs.



Typisch für die Kleinbahnzüge der Altmark waren die Kombinationen aus Diesellok und Beiwagen im Triebwagenersatzverkehr. Hier überquert 102 134 mit VB 197 801 (beide Brawa) einen ungesicherten Bahnübergang am Einfahrsignal von Klein Rossau.

Linie in Klein Rossau kreuzte und ab 1969 nur noch bis Kleinau West betrieben wurde. „Als die Dampfloks dort raus waren, hat man auch die 102 eingesetzt", so Ewald weiter. „Es gibt Bilder von der Lok mit zwei Beiwagen und einigen Güterwagen, die war recht kräftig. Die 102, wir nannten sie auch Briefkasten, kam erst Anfang der 70er-Jahre, das ist also ein reiner Epoche-IV-Zug." Er passt also bezüglich der eigentlich dargestellten Zeit nicht ganz auf die Anlage? „Man muss auf den Ausstellungen eben die Vorlieben der einzelnen Mitglieder berücksichtigen", meint Ulf Steckel, der Sohn des Gründungsvaters Jaques Steckel.

Es erschienen bisher drei Artikel über die Altmark-Anlage der AG im MODELLEISENBAHNER. Im Heft 8/1985 wurde von Jaques Steckel ein PmG in H0 vorgestellt, der auch das Titelbild des Heftes zierte. Damals war auch eine preußische T 3 und der Umbau durch den Sohn Ulf Thema. „Noch heute kommen Besucher zur Anlage und fragen nach den damaligen Lok- oder Wagenmodellen", so Ulf Steckel. „Wenn wir dann antworten, nein, das ein oder andere ist mal von der Anlage gefallen, ist die Enttäuschung groß. Die T 3 auf dem alten Bild von der Ausstellung 1981 (Seite 76) ist ein Modell von Röwa, mit eher schlechten Fahreigenschaften. Später haben wir sie durch das Fleischmann-Modell ersetzt",

Ost- und Westmodelle waren und sind im Einsatz

erzählt Steckel. „Einige West-Modelle konnte man ja ganz offiziell mit befreundeten Modelleisenbahnern aus dem Westen tauschen. Da gab es entsprechende Marken vom DMV. Doch auch in den Hinterzimmern bei manchen Treffen und Ausstellungen wurde natürlich getauscht."

Der von der T 3 geschleppte Akku-Triebwagen der Bauart Wittfeld ist allerdings ein echtes Ost-Modell, das in kleiner Serie als Plaste-Bausatz von der AG Marienberg aufgelegt wurde. Auf den vom Verein dargestellten Strecken ist ein solches Gespann zwar nicht gelaufen, wohl aber zwischen Kalbe (Milde) und Gardelegen. Hans-Joachim Ewald erinnert sich: „Unser Freund Adolf-Dieter Lenz, gebürtiger Altmärker aus Gardelegen, erzählte einmal, er hätte mit seinem Opa neben dem Akku-Triebwagen gestanden und ihn auch fahren gesehen. Diese Information ist wohl auch zu Jaques Steckel gelangt. Es gibt allerdings keine Bilder." Aus den alten Triebwagen wurden die nicht mehr funktionsfähigen Akkus ausgebaut und die Fahrzeuge zu Personenwagen umgenummert. Einer der Original-Wagenkästen stand noch jahre-



135 062 ist aus Arendsee zurückgekehrt und umfährt in einem Bogen eine Bock-Windmühle (Bausatz von Permo). Ein ähnliches Original steht noch in Jeggeleben-Zierau in der Altmark.

lang im Bw Stralsund als Werkstattwagen. Auch im Jahr 2016 war – mit demselben Modell – ein ähnliches Gespann auf der Anlage im Einsatz. „Der hat schon ordentlich Betriebsjahre hinter sich", meint Ewald dazu. „Ich selbst achte drauf, dass er auch immer fährt." – „Das Modell wurde mittlerweile mit NEM-Kupplungsaufnahmen und Kurzkupplungen ausgestattet, außerdem hat es Achsen von Holger Gräler erhalten", ergänzt Ulf Steckel. „Vielleicht werde ich das Modell noch einmal neu lackieren und dann mit den richtigen Anschriften versehen." Die T8 von Brawa und auch die Zuggarnitur mit V60 auf dem Bild rechts oben passen allerdings nicht ganz zum Betrieb im Altmark-Bahnhof Klein Rossau. Auch das Kopfmachen der Triebwagen-Garnitur auf der (Modell-)Strecke nach Flessau und die Doppelausfahrt sind nicht ganz vorbildgerecht. Beides erfreute allerdings den Fotografen.

Vorbildgetreuer Betrieb, auch mit Augenzwinkern

„Die T3 war ausgefallen und musste ersetzt werden", berichtet Ewald schmunzelnd. „Wir wollen zwar nach Vorbild fahren und nach Möglichkeit die Strecken so belegen, wie es früher der Fall war, aber das geht eben nicht immer. Mit einer guten Geschichte hat man aber auch die richtige Begründung. Und es gab auch Züge, die von Stendal aus nur bis Klein Rossau und dann zurück fuhren." Mir fällt auf, dass während der Ausstellung 1981 die drei Einfahrsignale noch als ungültig dargestellt wurden. „Wir hatten das damals bei unseren Exkursionen so vorgefunden, stattdessen waren Trapeztafeln aufgestellt", erklärt Ewald. „Wir sind auf der Anlage jahrelang so gefahren. Die damaligen Modelle hat-



Von Beginn an legte die Vereinigung großen Wert auf authentische Zuggarnituren. Im Jahr 1981 war es noch eine T3 (Röwa), die den Wittfeld-Akkutriebwagen schleppte, 33 Jahre später ist es 89 6476, das Brawa-Modell der preußischen T8. Der Triebwagen entstand aus einem Bausatz der AG Marienberg im DMV.





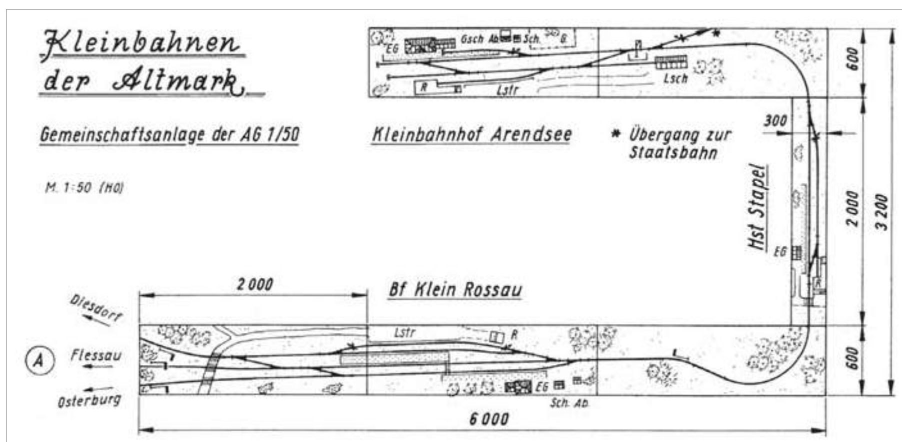


Das Gespann aus T8 und Triebwagen hat in Klein Rossau Kopf gemacht und fährt nun in Richtung Flessau weiter. Das vordere, von 106 256 (Gützold) benutzte Gleis führt nach Osterburg. Auch im Jahr 1981 diente die Streckenverzweigung von Klein Rossau mit drei Einfahrsignalen schon als Motiv. Damals rollte ein VT 135 (Trix) mit Beiwagen vor die Linse des Fotografen.

FOTOS (3): H.-W. BÜRKNER/ARCHIV MEB

ten einen riesigen Oberflur-Antrieb, ein Ungetüm, auch deshalb haben wir auf die Funktion verzichtet. Unser Vorsitzender meinte dann: Warum nehmen wir die Signale nicht wieder in Betrieb, passend zur dargestellten Epoche? Vor etwa sechs Jahren haben wir die neuen Viessmann-Signale eingebaut."

Unsere „Streckenbereisung" begann im MEB 4/2017 im Bahnhof Arendsee und dort endet sie auch wieder. Auf dem Bild aus dem Jahr 1988 stehen dort ein Modell der Baureihe 91.3 von Hruska und ein Triebwagen von Piko, davor ein G5-Lkw. In Leipzig auf der „modell-hobby-spiel" 2016 war im letzten Abendlicht der kleine VT 135 535 von PMT, oft als Kleiner Wettiner bezeichnet, zu sehen. „In der Altmark hörte er allerdings auf den Namen Emylius", weiß Ulf Steckel zu berichten. „Der Name kam vom eingebauten Mylius-Getriebe. Das erzählte uns einmal ein Ausstellungsbesucher, dessen Vater den Triebwagen noch von Kalbe (Milde) aus gefahren hatte." Auf den beiden Bildern (Seite 78) ist noch einmal deutlich zu erkennen, wie sehr sich – bei gleicher Konzeption – die Qualität der Anlage im Lauf der Jahrzehnte gewandelt hat. Hans-Joachim Ewald bringt es auf den Punkt: „Es hat sich nichts geändert, außer alles!" Doch Optimierungsmöglichkeiten sieht er auch weiterhin: „Die Fichtengruppe, die auch im Original



Bereits im me 9/88 war dieser von Günther Fromm gezeichnete Gleisplan zu sehen. Die Spurpläne der Bahnhöfe blieben unverändert, nur die Zwischensegmente haben sich gewandelt.

GRAFIK: ARCHIV MEB



Das große Angebot an hochwertigem Zubehör ermöglichte eine immer feinere Detaillierung, wie hier am Bahnhof von Klein Rossau.

FOTOS (8): ANDREAS BAUER-PORTNER

zwischen Klein- und Staatsbahnhof steht, habe ich inzwischen auch erneuert und durch bessere Modelle von Anita-Dekor ersetzt.“ Ewald verrät mir zum Abschluss auch noch die Zukunftspläne des Vereins: „Wir haben uns ja entschlossen, zu digitalisieren, doch es gibt noch einen zweiten


FOTO: H.-W. BÜRKNER/ARCHIV MEB

Das Gespann mit 102 134 begegnete dem Fotografen noch einmal in Klein Rossau. Der viergleisige Bahnhof war schon 1981 einer der Betriebsmittelpunkte auf der Anlage. Damals verstellte noch keine Fotokulisse den Blick in den Ausstellungsraum.

Mit einem neuen Bauprojekt in die Zukunft

Schritt: Wir werden einen weiteren Bahnhof nachbauen, der auch die Funktion eines Trennungsbahnhofes hat, aber einfach in der Bedienung und in der Gestaltung ist. Es ist der Bahnhof Rohrberg an der Strecke Beetzendorf – Diesdorf mit der abzweigenden Strecke nach Hanum. Wir wollen ja nicht Däumchen drehen. Die Idee Rohrberg ist gar nicht so neu, aber nun ist die Zeit reif, und alle freuen sich. Am 1. Mai fahren wir dorthin. Wir wollen mal sehen, was wir alles noch finden. Auch wenn es nur Überreste sind, es gibt immer ein Stück, das man noch nachbauen kann, eine kleine Betonbrücke, einen Durchlass ...“

Ich bin auch gespannt auf meine nächste Foto-Reise in die Altmark, denn vieles mir noch Unbekanntes wird dort zu entdecken sein. □ *Andreas Bauer-Portner*


FOTO: H.-W. POHL/ARCHIV MEB

Im me 9/88 wurde die Altmark-Anlage ein zweites Mal ausführlich portraitiert.



Auf den ersten Blick hat sich im Kleinbahnhof Arendsee von 2016 nicht viel geändert. Doch die beiden Bahnhofssegmente wurden, wie das Empfangsgebäude, komplett neu gebaut.

MODELLEISENBAHN
LIVE UND HAUTNAH

Die Themen:

- Italien im MiWuLa
- 40 Weichen, 20 Züge
- Landschaftsbau mit Mike Lorbeer
- Gasturbinen-210 von Roco

Best.-Nr. 7552 • 14,80 €



Mehr MobaTV unter **www.modellbahn-tv.de** (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben)

WEITERE FASZINIERENDE MOBATV-AUSGABEN



Best.-Nr. 7551 € 14,80



Best.-Nr. 7550 € 14,80



Best.-Nr. 7549 € 14,80



Best.-Nr. 7706 € 14,80

RioGrande-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100 • E-Mail bestellung@vgbahn.de • www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de • www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn



Eisenbahn-Romantik-Video-Express
Das tolle Unterhaltungspaket

Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 144. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit 150 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Die Zeitschrift: Sonne des Südens • Einsames Kraftpaket: Im Jahr 1957 baute Krauss-Maffei eine sechsachsige Diesellokomotive, die V 300 001. Leider musste sie ein Einzelgänger bleiben • Dienstende: Nach 60 Jahren kam nun das Aus für die Baureihe 140 bei der DB. Privatloks sind aber noch zahlreich unterwegs

Die DVD: BR 01 einst und jetzt • Jubiläum Preßnitztal • Mit der P 8 durchs Gesäuse • Reichsbahn-V 100 • Aufarbeitung 99 1568 • Lok KN 206 beim Hessencourier • Neue Baureihe 187 • Preußischer Schlafwagen • 143 im Güterzugdienst

Bonus: Dampfspektakel im Thüringer Wald

Video-Express plus ZÜGE im Set • Bestell-Nr. 8144 • € 15,95

Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)



Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel



www.facebook.de/vgbahn

Matthias Teufert ist Herr über die Gemeinde Zieglerow mit einem Bahnhof und einem kleinen Bahnbetriebswerk. Regelmäßig berichtet er darüber in seinem „Gemeindeblatt".

Neues vom Bürgermeister



Einen großzügigen Eindruck macht das Bw Zieglerow in dieser Ansicht. Es bietet genügend Platz für die drei Diesellokomotiven der Reichsbahn.

„Zieglerow liegt im Landkreis Schwerahn, inmitten der ‚griesen Gegend', einer Landschaft, die während der letzten Eiszeit entstanden ist. Die Region zeichnet sich durch eine ebene bis schwach wellige Geländeform aus. Die höchste Erhebung der Gemarkung, der ‚Boom', ist eine Abraumhalde eines vor 55 Jahren stillgelegten Salzbergwerkes und hat eine Höhe von 32,3 Metern über dem Meeresspiegel. Schwerahn, die Kreisstadt mit 11 354 Einwohnern, befindet sich etwa 25 Kilometer westlich von Zieglerow. Durch Zieglerow fließt die Nebel, ein Bach, der sechs Kilometer weiter südlich in die Telte mündet."



So könnte der Eintrag zu „Zieglerow" in Wikipedia beginnen. Doch man würde vergeblich danach suchen. Der Name des Ortes mit Endbahnhof und kleinem Bahnbetriebswerk ist eine Mischung aus dem Namen meiner besseren Hälfte und der typischen Endung der Ortsnamen in meiner alten Heimat Mecklenburg.

Wenn ich mir Bilder von alten Ausstellungen anschaue oder in älteren Ausgaben des MEB blättere, fällt mir immer wieder auf, dass kompakte Privatanlagen nahezu vollständig verschwunden sind. Auf Ausstellungen sieht man immer häufiger gut ausgestattete Modulanlagen, auf denen meterlange Züge fahren. Das sieht schön aus. Aber wie will man Besucher damit motivieren, selbst zu basteln? Wer hat Platz für eine zehn Meter lange Modellbahn?

Kompakte Anlagen werden selten

In der Vergangenheit hatte ich immer wieder Erfolg mit kleinen Anlagen. Diese waren in der Nenngröße N gebaut. Doch ich fragte mich, wie klein kann man in H0 bauen? Die Anlage sollte transportabel und kein Störfaktor in der Wohnung sein. Mit diesen Vorgaben begann vor über drei Jahren die Planung für das „Bw Zieglerow".

Über 25 Jahre habe ich bei der Eisenbahn unter anderem in Hamburg Hgbf, Bremen Hbf und in Basel Bad Bf als Fahrdienstleiter gearbeitet. Ich habe in meinem Leben genug Züge fahren lassen. Mir reicht es heute aus, zur Entspannung ein paar Wagen durch die Gegend zu rangieren. Während eine Modellbahn in der Planungsphase oftmals immer größer wird, war es in meinem Fall umgekehrt. Das Bw wurde immer kleiner. Ich habe weggelassen, was ich konnte und mich auf das konzentriert, was unbedingt sein musste. So wurde das Bw gerade einmal 140 x 37 Zentimeter groß. „Zieglerow" hat einen fest verschraubten Kasten, der als Transportkiste und Staubschutz dient. Außen ist er mit weißer Folie beklebt, so passt er wunderbar in das Wohnzimmer und stört dort nicht. Innen wurde der Kasten mit einem maßgefertigten Hintergrund ausgekleidet. Die LED-Beleuchtung habe ich mit einer Milchglasscheibe abgedeckt, so wird das Licht etwas besser gestreut und das Bw erhält nach oben einen ordentlichen Abschluss. An der Front ist eine klappbare Acrylglasscheibe montiert. Somit ist das Bw jederzeit einsehbar. In den Abendstunden werden die LED-Lichter oft als Raumbeleuchtung genutzt. Dann sieht das Ganze wie ein beleuchtetes dreidimensionales Bild aus.

Schalter oder sonstige Bedienelemente sucht man im oder am Bw vergebens. Die Anlage wird komplett digital über die Z21 von Roco gesteuert. Alles wird per Handy oder Tablet bedient. Man kann mit einem Handy also nicht nur Kurznachrichten schreiben, sondern auch bequem vom Sofa aus rangieren. Während der letzten Ausstellung in Lörrach konnte ich feststellen, dass gerade bei den jungen Besuchern das Interesse an der Bedienung einer Modellbahn per Handy sehr groß war. Zwischendurch durften auch Besucher das ebenfalls



Mit den Kleinigkeiten am Rande beschäftigte sich der Erbauer über drei Jahre hinweg. In vielen kleinen Schritten wurden immer neue, manchmal auch liebevolle Details ergänzt.



Die Loks haben Ausgang, doch in der Werkstatt gibt es trotzdem genügend zu tun. An den Werkbänken warten Tauschteile für die Instandhaltung. Schweißen, Bohren, Fräsen, für alles ist das Bw eingerichtet.



Auch das Fahrzeugmaterial wird stetig verbessert. Neben der Alterung der V 100 und der V 60 war die Ausrüstung des O-Wagens mit einer Original-Kupplung eines der vielen Projekte.

zur Steuerung verwendete Tablet in die Hand nehmen und selbst „eine Runde drehen". Mit zeitgemäßer Technik hat die kleine Eisenbahn auch heute noch ihre Daseinsberechtigung. Seitdem Lenz die Köf 2 mit Digitalkupplung anbietet, brauche ich zum An- und abkuppeln auch nicht mehr die Finger zur Hilfe nehmen, ich kann jetzt sogar bei geschlossener Frontklappe rangieren.

Ursprünglich wollte ich im Bw Weichen verwenden, doch dann wäre die Grundfläche größer gewesen. Auch preislich sind vernünftige Weichen mit Antrieben und Decoder nicht günstiger als die kleine Fleischmann-Drehscheibe, die ich gebraucht im Internet erstanden habe. Eine Kleinlok und ein zweiachsiger Güterwagen passen perfekt auf die Bühne. Die Drehscheibe wurde mit Lasercut-Zubehör verfeinert. Die restlichen Gleise stammen aus dem Tillig-Elite-Programm. Nach dem Einschottern wurde der gesamte Bw-Bereich mit gesiebtem Sand aus einem alten Sandkasten eingestreut. Links befindet sich ein Lokschuppen, rechts eine Werkstatt, hinzu kommen ein kleiner Wasserturm, ein Kleinlokschuppen und Verwaltungsgebäude. Alle Bauten (von Auhagen) wurden farblich nachbehandelt. Die Wasserkräne verschwanden schon vor Jahren, Wasser gibt es nur noch aus Hydranten.

Das Ausarbeiten von Details macht auf der kleinen Fläche besonders Spaß. Während diese auf größeren Anlagen schnell untergehen, können sie im Bw ihren Charme ausspielen. Bei folgenden Herstel-



Am vorderen Anlagenrand wird gebaut. Doch die Neu-Verbretterung der Trabi-Garage ist unterbrochen, weil offensichtlich zunächst der Wartburg wieder flott gemacht werden muss.

lern habe ich Zubehör für das Bw erworben: KoTol (Säcke, Paletten, Eimer Kohle, Ziegel, Kies); JOWI (Hintergrund); CH-Kreativ (Straßenpflaster); Moebo (Drehscheibenhaus und Beplankung der Scheibe); MO-Mininatur (Fässer, Schrott, Werkstatteinrichtung); Silhouette (Bäume, Gras); Model Scene (Maschendrahtzaun und Plumpsklo); FKS (Absperrbaken); Modellbahn Kreativ (Briefkasten); Weinert (Hemmschuhe). Obwohl vieles aus dem sogenannten Premiumsegment verwendet wurde, hielten sich die Kosten in einem durchaus überschaubaren Rahmen.

Nachrichten aus dem „Gemeindeblatt"

Im „Zieglerower Gemeindeblatt" berichtet der Bürgermeister regelmäßig über den Stand der Bauarbeiten im Bw. Inzwischen sind es 42 Ausgaben, die aber nur im kleinen Freundeskreis verteilt wurden. Zuletzt wurde der Neubau eines stabilen Tisches als Unterbau für die nächste Ausstellung beschrieben. Nun ist es Zeit, sich wieder auf die Detailarbeiten zu konzentrieren. Zudem steht die Automatisierung für den nächsten Ausstellungseinsatz auf der Agenda. Als Software wird voraussichtlich „TrainController" von Freiwald eingesetzt. Das „Gemeindeblatt" und der MEB werden weiterhin berichten. Bleiben Sie neugierig. □ *Matthias Teufert/abp*



Die Goldene Regel des Sozialismus: Einer arbeitet, zwei schauen zu. Mehr als eine Person hätte ja auch gar keinen Platz in dem engen Kanalschacht. Und Feierabend ist auch gleich.



FOTOS: MATTHIAS TEUFERT

Gleich hinter dem Bw beginnt die Natur. Eine Obstwiese geht in Felder und Wälder über. Die Hintergrundkulisse sorgt für den stimmigen Eindruck beim Blick über die Drehscheibe.



Die Frau nennt es liebevoll Aquarium: Mit 140 x 37 Zentimetern Fläche kommt das sehenswerte und hell erleuchtete Rangier-Diorama aus.

Neben dem Schwerpunkt-Thema Thüringen beeindruckten 2017 auch etliche Modellbahnanlagen nach Vorbildern aus aller Welt auf der Dortmunder Messe.

Intermodellbau international



Die Eisenbahnfreunde Halle-Stadtmitte e. V. hatten eine beeindruckend weitläufig gestaltete N-Anlage nach US-Vorbild im Gepäck.

Auch 2016 stellte die Intermodellbau in Dortmund wieder eine Schau der Superlative dar: Über 550 Aussteller aus nicht weniger als 21 Nationen präsentierten sich mehr als 80 000 Besuchern. Einen nicht geringen Anteil daran hatte wie immer die Modelleisenbahn, die gleich zwei Hallen füllte. Besonders die umfassende, vom Modellbahnverband MOBA e.V. organisierte Anlagenschau zog die Blicke der Messebesucher auf sich. Neben dem Anlagen-Schwerpunkt-Thema Thüringen gab es in Dortmund zahlreiche Modellbahn-Schmuckstücke zu sehen, deren Vorbilder in weiter Ferne zu finden sind.

Vier besonders gelungene Schaustücke mit zumindest für hiesige Verhältnisse nicht gerade alltäglichen Motiven sollen hier kurz vorgestellt werden. Den Anfang macht eine Anlage, die in den Weiten Nordamerikas angesiedelt ist. Ihre Erbauer, die Eisenbahnfreunde Halle-Stadtmitte, empfinden sonst eigentlich heimische Bahngeschichten in den Maßstäben 1:87 und 1:120 nach. Auf Ausstellungen wie der Intermodellbau wollte man jedoch etwas gänzlich anderes zei-

Die Modelleisenbahn macht die Welt kleiner



Rail Miniature 25 aus Frankreich präsentierte neue H0-Module, deren Mittelpunkt der verträumte Bahnhof Hôpital du Gros-Bois bildet.

gen. So fahren nun meterlange Züge mit mehreren Loks über eine sehr großzügig gestaltete N-Anlage. Trotz der Weitläufigkeit wurde nicht an Details gespart: Der Blickpunkt ist ein altes Schotterwerk, mit Baggern, die schon mehr aus Rost denn aus Stahl bestehen.

Der Verein Rail Miniature 25 aus Besançon in Frankreich präsentierte eine kleine, aber sehr feine H0-Nachbildung eines Lokalbahnhofs aus der Heimat. Dargestellt sind die 1960er-Jahre, als die dank ihrer kuriosen Dachlüfter unverkennbaren SNCF-Triebwagen der Baureihe ABJ3 in dieser Gegend noch unermüdlich im Einsatz standen.

Von den USA nach Japan in nur wenigen Schritten

Dass sich Niederländer für die Bahnen der Schweiz begeistern, ist nicht ungewöhnlich, dass sie ihre alpinen Eindrücke dann in Form einer wunderschön gestalteten H0m-Anlage ins Modell übertragen, allerdings schon. Dies trifft auf den bekannten Verein „Bahngruppe Schweiz" zu. Dessen Mitglieder präsentierten in Dortmund stolz einen maßstäblichen Nachbau des berühmten Kreisviaduktes in Brusio an der Berninabahn. Der rührige Verein baut viele Streckenabschnitte der RhB entsprechend den Originalen nach und trifft sich dann zu gemeinsamen Fahrtagen.

Das wohl ungewöhnlichste und gleichzeitig spannendste Thema hatten ausgerechnet Schweizer im Gepäck: Die Modellbahner von Nippon Rail Swiss waren mit einer Spur-0-Anlage nach japanischem Vorbild angereist. Die Baugröße nennt sich 0J, es gilt der Maßstab 1:45 und gefahren wird auf 24 Millimeter breiten Gleisen, was der in Japan üblichen Kapspur entspricht. Da man im Land der aufgehenden Sonne N bevorzugt, handelt es sich bei den Fahrzeugen überwiegend um direkt importierte Kleinserienstücke und Eigenbauten. Die in einem großen, offenen Kreis angelegte Segmentanlage stellt die Japanische Staatsbahn JNR in der Zeit vor ihrer Privatisierung dar, die 1987 erfolgte. Neben einer den alten Kaiserzug ziehenden Standard-Dampflok der Baureihe D51 kommt deshalb etwa auch die dieselhydraulische DE10 zum Einsatz, das japanische Pendant zu unserer V 100. Dank der Bahnsteigdurchsagen in Landessprache wähnt man sich fast selbst vor Ort.

Allein diese vier bemerkenswerten Anlagen haben bewiesen, dass die Intermodellbau ihren Namen zu Recht trägt. □ *A. Bergner*



Auf der H0m-Anlage der Vereniging Spoorgroep Zwitserland aus den Niederlanden befuhr ein moderner RhB-Allegra das Viadukt in Brusio.



FOTOS (4): FRANK ZARGES

Auf der 0J-Anlage von Nippon Rail Swiss begegnet ein typisch japanischer Eilzugtriebwagen der JNR-Baureihe Kiha 82 der Diesellok DE10.

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

Start ins Messejahr ein voller Erfolg



FOTO: SVEN CHRISTOF

Mit diesem Diorama gewann Sven Christof den zweiten Preis im Dioramenwettbewerb.

Mit den beiden Publikumsmessen in Sinsheim und Dortmund startete der Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF) in das Messejahr 2017.

Während der „Faszination Modellbahn" der Messe Sinsheim konnten sich die Modellbahnfreunde erstmals ein Bild von den auf der Nürnberger Spielwarenmesse gezeigten Neuheiten machen. Anfassen ist eben doch besser als das Bild im Internet! Viele der gut 16000 Besucher machten auch am Stand des Verbandes Halt, so dass wir gute und intensive Gespräche führen, aber auch Ratschläge und Informationen geben konnten, so zum Beispiel zu unserem 60. Bundesverbandstag in Frankfurt am Main. Besonders begehrt wie stets war unser „Junior College Europa" (JCE), das wieder gut 200 Kindern und Jugendlichen die ersten Schritte zur Modellbahnpraxis zeigen konnte. Dank gilt hier nicht nur den Referenten Nachwuchsarbeit, sondern ganz besonders den Helfern aus den Vereinigungen „Eisenbahnfreunde Heidelberg e.V.", „Thomas-Mann-Gymnasium Stutensee" und „Förderverein der Kita Burg Schlotterstein", ohne die ein geregelter Ablauf des JCE kaum möglich wäre.

Mit über 80000 Besuchern ist die „Intermodellbau" in Dortmund zu Ende gegangen. Auch dort fanden viele Besucher den Weg zum gemeinsamen Stand von BDEF und SMV, um Bekanntschaften aufzufrischen, Gespräche zu führen oder sich Rat und Informationen zu holen. Ein Thema war natürlich wieder der Bundesverbandstag, besonders die dortige Modellbahnausstellung „Vereine des BDEF stellen sich vor". Großes Interesse weckten die Selbstbaumodelle in Spur 0 und Spur TT von Roland Buschan. Ein neues Fördermitglied erklärte seinen Beitritt und wurde, wie alle anderen anwesenden Fördermitglieder, regelmäßig mit Speisen und Getränken durch zwei Teams des Vorstandes versorgt. Da in diesem Jahr kein JCE in Dortmund angefordert war, hat der BDEF mit Unterstützung durch Freunde der SMV im Auftrag der Messe Westfalenhallen Dortmund den Betrieb der Aktionsfläche in Halle 4 übernommen. Dort herrschte regelmäßig sehr großer Andrang. Kinder, Jugendliche und Erwachsene nutzten mit Begeisterung die gebotenen Möglichkeiten, zum Beispiel das Eisenbahnroulette: Dabei muss eine durch ein Röhrensystem rollende Kugel genau in einen offenen Gü-

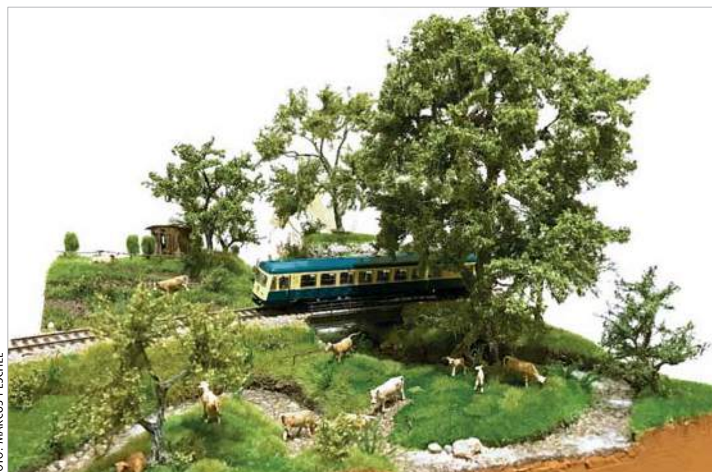


FOTO: MARCUS PESCHEL

Auch Marcus Peschel, der Erbauer des erstplatzierten Dioramas, ist Mitglied des MEC Kaufbeuren. Die Weidelandschaft mit einem 627 zeigt unverkennbar die Charakteristik des Allgäus, der Heimat des Clubs.



FOTO: ARNO MÖRKENS

Arno Mörkens (Einzelmitglied des BDEF) gewann mit dem Diorama einer ländlichen Viehverladung den dritten Preis.



Preisverleihung: Arno Mörkens, Sven Christof, Markus Peschel, Michael Krumm, Dieter Bauer, Hans-Dieter Schmidt (v. l.)

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind, vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB, die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.



Meist dichtes Gedränge herrschte auf der vom BDEF betreuten Aktionsfläche „Interaktiv" in Halle 4 der „Intermodellbau".



FOTOS (3): BDEF

Cornelia und Kersten Tams von der Firma Tams Elektronik überreichten den Förderscheck „Jugendarbeit" an Michael Krumm.

terwagen eines vorbeifahrenden Zuges treffen – keine leichte Aufgabe. Basteltische mit Klein-Dioramen, Begrünung von Eiern mit Grasmaterial und Lego-Aufbauten auf einem speziellen Märklin-Wagen waren weitere Angebote.

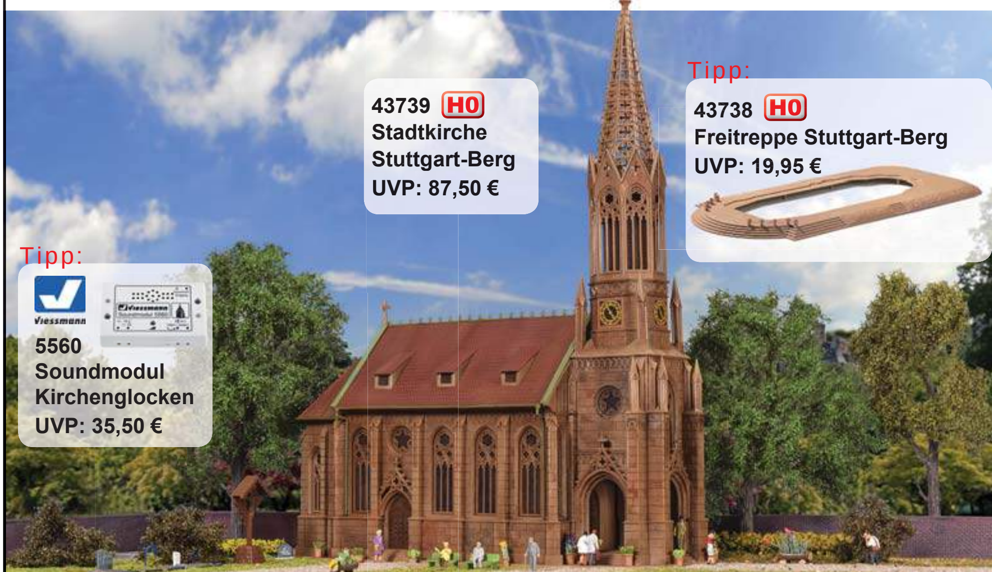
Noch mehr Erfreuliches gibt es zu berichten: Die Inhaber der Firma Tams Elektronik überreichten einen Scheck zur Förderung der Jugendarbeit. Dieses Geld kam durch den Verkauf des Kalenders 2017 zusammen. Vom Verkaufserlös spendete die Firma einen prozentualen Betrag, der nunmehr zu gleichen Teilen an den BDEF und den MOBA übergeben wurde.

Beim Dioramenwettbewerb konnten sechs der eingereichten Schaustücke ausgezeichnet und mit den Preisen gewürdigt werden, die dankenswerterweise von unseren Fördermitgliedern Faller, Noch, DB Shop, VG Bahn und VK-Modelle zur Verfügung gestellt wurden. Bei einem engen, nahezu gleichwertigen Feld konnte die Jury bei der Siegerehrung am Sonntag, dem 9. April, um 14 Uhr auf dem Verbandsstand letztendlich Markus Peschel und Sven Christof, die beide dem MEC Kaufbeuren angehören, zum ersten und zweiten Platz gratulieren. Auf den weiteren Rängen folgten Arno Mörkens (zweifach), Michael Krumm und Dieter Bauer.

Der BDEF bereitet bereits die weiteren Messen des Jahres 2017 vor. Nach der obligatorischen Sommerpause geht es zuerst mit dem JCE nach Göppingen zu den 11. Märklintagen und der 34. Internationalen Modellbahnausstellung. Höhepunkt des Jahres wird wie stets die „modell – hobby – spiel" vom 29. September bis 1. Oktober auf der Leipziger Messe sein, wo der Verband die BDEF-Anlagenschau als festen Bestandteil der Modellbahnhalle gestaltet. Bereits jetzt bekannt ist die Teilnahme des Modellbaukünstlers Patrice Hamm mit seiner Anlage „Rochers", für die in mehr als 3000 Arbeitsstunden ein typisch elsässischer Ort nachgebildet wurde. Ein wahrer Augenschmaus: Man steht vor einer mehr als perfekten Nachbildung des Vorbilds. In Leipzig treten BDEF und SMV gemeinsam auf, was auch durch den kombinierten Stand verdeutlicht wird. Das JCE wird dort durch die SMV gestaltet. Der Verband freut sich auf Ihren Besuch! *HDS*

Ein Architektur-Denkmal für Ihre Modellbahn

VOLLMER







5560
Soundmodul
Kirchenglocken
UVP: 35,50 €



49999
Vollmer Katalog 2016/2017 DE/EN



www.viessmann-modell.de

VORBILD

So 11.05. bis So 14.05.

● Dampfzugfahrten mit 86 333 und 112 565 und dem Schweriner Traditionszug auf der Insel Usedom, Tel. (038301) 884012, www.expresszugreisen.de.

Fr 12.05.

● Stadtspaziergang auf den Spuren des Stadtverkehrs Kassel mit Sascha Derenek, 16.00 Uhr, Volkshochschule Region Kassel, Tel. (0561) 10031681, www.vhs-region-kassel.de.

Sa 13.05.

● Offener Museumsbahnhof in Bertsdorf. Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH, Bahnhofstraße 41, 02763 Zittau, Tel. (03583) 540540, www.soeg-zittau.de.

● Pendelfahrten auf der Wiesentatalbahn zwischen Schönberg und Schleiz, Förderverein Wisentatalbahn e.V., Hauptstr. 6, 07919 Mühltroff, www.wisentatalbahn.de.

Sa 13.05. und So 14.05.

● Rieser Dampftage im Eisenbahnmuseum Nördlingen, Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., Tel. (09083) 340 (Hr. Böhnlein), www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.

● Großes Eisenbahnfest „25 Jahre IG Dampflok" im Bahnbetriebswerk Nossen, IG Dampflok Nossen e.V., Döbelner Str. 19, 01683 Nossen, Tel. (035242) 439684, www.bwnossen.de.

● Maschinenhaustage bei den Ostsächsischen Eisenbahnfreunden Löbau, Maschinenhausstr. 2, 02708 Löbau, Tel. (03585) 219600, www.osef.de.

● Bahnhofsfest auf der Museumsbahn Schönheide, Am Fuchsstein 20a, 08304 Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.

● Der 100-jährige Sachsenzug mit IV K Nr.145 fährt im Zittauer Gebirge. Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH, Bahnhofstraße 41, 02763 Zittau, Tel. (03583) 540540, www.soeg-zittau.de.

So 14.05.

● Fahrtag auf der Strecke Lüneburg – Bleckede, Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., Tel. (04131) 851801, www.heide-express.de.

● Aktionstag der Verkehrsverbünde naldo, bodo und DING mit Sonderfahrten zwischen Stockach und Mengen mit VT 644 und VT 798, Tel. (07471) 93019696, www.naldo.de.

● Museumszüge zwischen Nördlingen und Gunzenhausen, Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., Tel. (09083) 340 (Hr. Böhnlein), www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.

● Sonderzug von Schleiz West nach Freiberg zum Bw-Fest, Förderverein Wisentatalbahn e.V., Hauptstr. 6, 07919 Mühltroff, vorstand@wisentatalbahn.de, www.wisentatalbahn.de.

● Dampfzüge auf der Albtalbahn zwischen Karlsruhe und Bad Herrenalb, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. – Sektion Ettlingen, Bahnhofstraße 12, 76275 Ettlingen, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.

Di 16.05.

● Wanderungen mit dem Verkehrsverbund DING ab Ulm Hbf, Donau-Iller-Nahverkehrsverbund, Kooperation Albverein, Hans-Jürgen Ohlhoff, Tel. (0731) 9260561, www.ding-eu.de.

Sa 20.05.

● Mit Dampf- und E-Lok von Cottbus nach Krakau, Lausitzer Dampflok Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.

● SEM Chemnitz öffnet bei der Chemnitzer Museumsnacht, An der Dresdner Bahnlinie 130 c, 09131 Chemnitz, www.sem-chemnitz.de.

Sa 20.05. bis So 21.05.

● Dampfwoche bei der Museumsbahn Pollo, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de

● 95 027 fährt zwischen Rübeland und Blankenburg, Arbeitsgemeinschaft Rübelandbahn, Welfenstr. 6, 38889 Blankenburg (Harz), Tel. 0175 5966134 (Hr. Nickell), www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de.

So 21.05.

● Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern geöffnet, Historische Nahverkehrsmittel Leipzig e.V., Georg-Schumann-Straße 244, 04159 Leipzig, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.

● Museumsbahn Mellrichstadt – Fladungen fährt mit Dampf, Fränkisches Freilandmuseum Fladungen, Bahnhofstraße 19, 97650 Fladungen, Tel. (09778) 9123-0, www.freilandmuseum-fladungen.de.

Do 25.05.

● Abschiedsveranstaltung für die Spessartrampe, Museumseisenbahn Hanau, Friedensstraße 18, 63526 Erlensee, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de.

● Fahrtag auf der Strecke Lüneburg – Bleckede, Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., Lüner Damm 26, 21337 Lüneburg, Tel. (04131) 851801, www.heide-express.de.

● Himmelfahrtstour nach Holzau ab Chemnitz, Sächsisches Eisenbahnmuseum, An der Dresdner Bahnlinie 130 c, 09131 Chemnitz, www.sem-chemnitz.de.

● Alb-Bähnle Amstetten – Oppingen fährt mit Dampf, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle (Heinrich Biro), Drosselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979 www.uef-dampf.de.

Do 25.bis So 28.05.

● Mehrtagesfahrt zum Bodensee ab Kassel, Eisenbahn Nostalgiefahrten Bebra, Von-Trott-zu-Solz-Str. 10, 36179 Bebra, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

Fr 26.05.

● 20 Jahre Lokführertreff in der LES Löbau, ab 15.00 Uhr. Gäste sind herzlich willkommen! Bitte um Anmeldung bei Lokführer a. D. Werner Neumann Tel. (03585) 482465.

Fr 26.05. bis So 28.05.

● Feldbahntage im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz, Sächsisches Eisenbahnmuseum, An der Dresdner Bahnlinie 130 c, 09131 Chemnitz, www.sem-chemnitz.de.

Sa 27.05.

● Braumeisterzug bei der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli, Am Bahnhof 3-4, 18209 Bad Doberan, Tel. (038293) 431331, www.molli-bahn.de.

● Kinderfest im Eisenbahnmuseum Dresden-Altstadt, IG Bw Dresden-Altstadt e.V., Zwickauer Str. 86, 01187 Dresden, Tel. (0351) 42484134, www.igbwdresden-altstadt.de.

● Sonderzug nach Lutherstadt Wittenberg anlässlich 500 Jahre Reformation, Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Telefon 037343 80800, www.pressnitztalbahn.de.

Sa 27.05 und So 28.05.

● Großes Lokschuppenfest im Bahnbetriebswerk Hanau, Friedensstraße 18, 63526 Erlensee, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de.

So 28.05.

● Schmalspurmuseum Wilsdruff geöffnet + Draisinenfahrten, IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V., Freiberger Str. 50, 01723 Wilsdruff, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.

● Dampfzüge auf der Albtalbahn zwischen Karlsruhe und Bad Herrenalb, Ulmer Eisenbahnfreunde, Sektion Ettlingen, Bahnhofstraße 12, 76275 Ettlingen, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.

● Museumszüge zwischen Nördlingen und Dombühl, Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., Tel. (09083) 340 (Hr. Böhnlein), www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.

Sa 03.06.

● Pfingstsonderfahrt ab Chemnitz über Zwotental und Adorf nach Schönbeck, Sächsisches Eisenbahnmuseum, An der Dresdner Bahnlinie 130 c, 09131 Chemnitz, www.sem-chemnitz.de.

● Traditionszug von Wernigerode auf den Brocken, Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Friedrichstr. 151, 38855 Wernigerode, Tel. (03943) 558-0, www.hsb-wr.de.

● Sonderfahrt von Leipzig ins Deutsche Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg. Eisenbahnmuseum Leipzig, Schönauer Str.113, 04207 Leipzig, Tel. 0341/96 82514, www.dampfbahnmuseum.de.

Sa 03.06 bis Mo 05.06.

● Großes Jubiläumsfest bei der Preßnitztalbahn, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.

● Dampfzugfahrten auf der Schiefen Ebene zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast, Verein



FOTO: THOMAS STRÖMSDÖRFER

Die 25. Schwarzenberger Eisenbahntage vom 25. Mai bis zum 28. Mai laden zum Besuch des Eisenbahnmuseums ein. Infos sind unter Tel. (03774) 760760 und www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de erhältlich.

Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., Schneeberger Straße 60, 08340 Schwarzenberg, Tel. (0371) 3302696 (Hr. Gläser), www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
• Pfingstfahrten auf der Döllnitzbahn, Döllnitzbahn GmbH, Bahnhofstraße 6,04769 Mügeln, Tel. (034362) 32343, www.doellnitzbahn.de.
• Pfingstfahrten auf der Kohlebahn Meuselwitz, Verein Kohlebahnen, Georgenstr. 46, 04610 Meuselwitz Tel. (03448) 752550, www.kohlebahnen.de.

Sa 03.06. und So 04.06.
• 95 027 fährt zwischen Rübeland und Blankenburg, Arbeitsgemeinschaft Rübelandbahn, Welfenstr. 6, 38889 Blankenburg, Tel. 0175 5966134 (Hr. Nickell), www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de.

So 04.06.
• Fahrtag auf der Strecke Lüneburg – Bleckede, Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., Lüner Damm 26, 21337 Lüneburg, Tel. (04131) 851801, www.heide-express.de.
• Sonderzug Naumburg – Roßleben–Donndorf, Unstrut-Schrecke-Express der IG Unstrutbahn e.V., Tel. 0151 28583015, www.unstrut-schrecke-express.de.
• Museumsbahn Mellrichstadt – Fladungen fährt mit Dampf, Fränkisches Freilandmuseum Fladungen, Bahnhofstraße 19, 97650 Fladungen, Tel. (09778) 9123-0, www.freilandmuseum-fladungen.de.
• Dampfzüge mit 58 311 auf der Murgtalbahn zwischen Ettlingen und Baiersbronn, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. – Sektion Ettlingen, Bahnhofstraße 12, 76275 Ettlingen, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.

So 05.06.
• Museumsbahn Mellrichstadt – Fladungen fährt mit Diesel, Fränkisches Freilandmuseum Fladungen, Bahnhofstraße 19, 97650 Fladungen, Tel. (09778) 9123-0, www.freilandmuseum-fladungen.de.
• Pendelverkehr Löbau – Dürrhennersdorf – Ebersbach mit „SEV" zur Bockwindmühle und Sonderzug von Löbau zu Škoda Mladá Boleslav, Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V. Bautzen, Maschinenhausstr. 2, 02708 Löbau, Tel. (03585) 219600, www.osef.de.

Do 08.06.
• Wanderungen mit dem Verkehrsverbund DING ab Ulm Hbf, Hans-Jürgen Ohlhoff, Tel. (0731) 9260561, www.ding-eu.de.

Sa 10.06.
• Traditionszug von Wernigerode auf den Brocken, Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Friedrichstr. 151, 38855 Wernigerode, Tel. (03943) 558-0, www.hsb-wr.de.
• Insel-Express Borkum mit Schifffahrt und 243 005, Eisenbahnfreunde Treysa e.V., Postfach 1152, 34601 Schwalmstadt; Tel. (06691) 71212, www.eftreysa.de.
• Dampfschnellzug entlang der Lahn nach Bad Ems und Koblenz ab Stuttgart, UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart, Tel. (0711) 1209705, www.uef-dampf.de.
• Sonderzug von Löbau über Dresden zur R.SA-Oldie-Nacht 2017 in Schwarzenberg, Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V. Bautzen, Maschinenhausstr. 2, 02708 Löbau, Tel. (03585) 219600, www.osef.de.

Sa 10.06. und So 11.06.
• Bahnhofsfest Putbus mit Einsatz historischer Fahrzeuge zwischen Bergen und Lauterbach, Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Bahnhofstraße 14, 18581 Putbus, Tel. (038301) 8840-0, www.pressnitztalbahn.com.
• Fahrten mit offenem Aussichtswagen auf der Döllnitzbahn zum Stadtfest Oschatz und Sommerfest Glossen, Döllnitzbahn GmbH, Bahnhofstraße 6, 04769 Mügeln, Tel. (034362) 32343, www.doellnitzbahn.de

Sa 17.06.
• Traditionszug von Wernigerode auf den Brocken, Harzer Schmalspurbahnen GmbH, Friedrichstr. 151, 38855 Wernigerode, Tel. (03943) 558-0, www.hsb-wr.de.

So 18.06.
• Fahrtag auf der Strecke Lüneburg – Bleckede, Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., Lüner Damm 26, 21337 Lüneburg, Tel. (04131) 851801, info@heide-express.de, www.heide-express.de.
• Museumsbahn Mellrichstadt – Fladungen fährt mit Dampf, Fränkisches Freilandmuseum Fladungen, Bahnhofstraße 19, 97650 Fladungen, Tel. (09778) 9123-0, www.freilandmuseum-fladungen.de.
• Dampfzüge auf der Albtalbahn zwischen Karlsruhe und Bad Herrenalb, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. – Sektion Ettlingen, Bahnhofstraße 12, 76275 Ettlingen, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.
• Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern geöffnet, Historische Nahverkehrsmittel Leipzig" e.V., Georg-Schumann-Straße 244, 04159 Leipzig, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.
• Dampfzug-Pendelfahrten Helmstedt – Welferdingen, Eisenbahnfreunde Helmstedt, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt, Tel. (05352) 6471, Guenter.Krebs-Bueddenstedt@t-online.de.

Sa 24.06.
• Sonderzug Naumburg – Roßleben – Donndorf, Unstrut-Schrecke-Express der IG Unstrutbahn e.V., Tel. 01512/8583015, www.unstrut-schrecke-express.de.
• Mit Dampfloks der BR 44 und 35 von Cottbus nach Quedlinburg, Lausitzer Dampflok Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.

So 25.06.
• Alb-Bähnle Amstetten – Oppingen fährt mit Dampf, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle (Heinrich Biro), Drosselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de. www.freilandmuseum-fladungen.de.
• Schmalspurmuseum Wilsdruff geöffnet + Draisinenfahrten, IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V., Freiberger Str. 50, 01723 Wilsdruff, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.

MODELLBAHN

Sa 13.05. und So 14.05.
• Ausstellung in 12627 Berlin-Hellersdorf, Stollberger Straße 49, 10 bis 17 Uhr, Tel. (0172) 8630810, www.ig-modellbahn-hellersdorf.de.
• Ausstellung in 53332 Bornheim, Alexander-von-Humboldt-Gymnasium um jeweils 10 bis 17 Uhr, www.ebac-bonn-sechtem.de.

So 21.05.
• Ausstellung in 92637 Weiden zum internationalen Museumstag, 13 bis 18 Uhr, Tel. (0961) 4017651.
• Ausstellung in 65760 Eschborn, Vereinshaus Hauptstraße 14, Tel. (06196) 46466, 11 bis 17 Uhr, www.eisenbahnfreunde-taunus.de.

Mi 24.05. bis So 28.05.
• Bundesverbandstag des BDEF, Tel. (02241) 391487, www.bdef.de/verbandstag

Do 25.05.
• Bahnhofsfest in 75180 Pforzheim-Weißenstein, 10 bis 18 Uhr, Tel. (07231) 767969, www.eisenbahnfreunde-pforzheim.de.

Sa 27.05. und So 28.05.
• Modellbau am Wasserturm mit Ausstellung, Kinderprogramm und Bewirtung, Ludwigstraße 14, 89415 Lauingen an der Donau, Tel. (09072) 922670, www.eepark.eu
• Spur II-Fahrtreffen in 36277 Schenklengsfeld, Schulsporthalle, Eisenacher Straße, 8 bis 18 Uhr Tel. (06182) 7280, www.spur-ii.de.

So 11.06.
• Bahnhofs- und Kinderfest im Stellwerk Langenau, 09618 Brand-Erbisdorf, 10 bis 17 Uhr, Tel. (037322) 41951, www.eisenbahnverein-langenau.de.
• Modellbahnbetrieb in 63825 Schöllkrippen, 10 bis 17 Uhr, Vereinsheim, Am Sportgelände 5, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.
• Tag der offenen Tür in 41236 Mönchengladbach, Endepohlstr. 3, 10 bis 17 Uhr, Tel. (02166) 33925, www.lgb-rheinsieg.de.

Ankündigungen in dieser Rubrik können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik

Sendezeiten im SWR
Samstag, 16.00Uhr eine Wiederholung und 16.30 Uhr eine neue Folge oder eine Wiederholung – oder eine 60 Minuten Sendung über den ganzen Zeitraum.
Montag – Freitag, 14.15 Uhr und 14.45 Uhr eine Folge aus dem Archiv

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

MÄRKLIN ▶ INTERCITY-RESTAURANT FÜR H0 UND STAUBGUTWAGEN FÜR SPUR 1



IC-Speisewagen WRmz 135.0 aus der H0-Waggonserie „EC Tiziano" im Maßstab 1:93,5.



Der Kds 56 im Maßstab 1:32 mit Staubgut-Spuren.

Ergänzend zur Fahrzeugserie „EC Tiziano" bringt Märklin ein H0-Modell der Speisewagen-Bauart WRmz 135.0 in Orientrot heraus. Der Waggon in leicht verkürzter Ausführung besitzt einen Digitaldecoder und daher zahlreiche einzeln ansteuerbare Licht- und Geräuschfunktionen. Die Modellnachbildung selbst ist ebenfalls gelungen, von den etwas einfach ausgeführten Drehgestellen und dem groben Stromabnehmer einmal abgesehen. Bei der Spur 1 wurde der DB-Staubgutwagen Kds 56 nun mit einer leichten Alterung versehen.
WRmz 135.0 für H0: 43308; Preis: 149,99 €
Kds 56 für Spur 1: 58617; Preis: 229,99 €

ROCO ▶ 50.35 MIT BRAUNEM LAUFWERK UND S-BAHN-143 FÜR H0



Nein, der Bereich unter dem Umlauf dieser 50.35 der DR ist nicht etwa verschmutzt, sondern braun lackiert.



Die einst für viele S-Bahn-Netze der Bundesbahn typische Farbgebung steht auch der 143 579 gut.

Aus heutiger Sicht schon recht ungewöhnlich sind die beiden Farbvarianten, die von Roco derzeit als H0-Modelle feilgeboten werden: Da wäre etwa die 50 3646 der deutschen Reichsbahn, deren Rahmen und Räder aus Mangel an geeigneter roter Farbe zu Beginn der 1980er-Jahre einfach einen braunen Anstrich erhielten. Dieses durchaus gewöhnungsbedürftige Erscheinungsbild wurde umso ansprechender auf die ohnehin sehr gute Nachbildung der Baureihe 50.35 übertragen. Mehr als ein Jahrzehnt später war die weiß-orange Ausführung der Baureihe 143 unterwegs. Das Modell in der noch immer bekannten und bei vielen Eisenbahnfans beliebten S-Bahn-Lackierung trägt bereits den neuen DB AG-Keks und wurde Ende der 1990er-Jahre vom Bw Mannheim aus eingesetzt.
50.35 mit braunem Rahmen: 62168; Preis: 289 €
Baureihe 143 im S-Bahn-Look: 73330; Preis: 184 €

ARNOLD ▶ SPEISEWAGEN FÜR SPUR N

Den bekannten IC-Speisewagen liefert Arnold nun auch als Variante in den Farben Ozeanblau und Elfenbein. Entgegen der Katalogankündigung ist das Modell übrigens nicht der Splitterbauart WRmz zugeordnet, sondern ganz korrekt als WRmh beschriftet. Das Modell ist ansprechend detailliert, zahlreiche weitere Details sind aufgedruckt. *Bestellnummer: HN4187; Preis: 42,90 €*



FLEISCHMANN ▶ ROTER KNALLFROSCH FÜR H0, PRIVATE DR-V100 UND SELBSTENTLADEWAGEN FÜR N



Auch im orientroten Farbkleid macht die 141 eine gute Figur. Sie erscheint als 141 198 des Bw Frankfurt.

Zugegeben, die neurote Soße, mit der die DB ihre Loks ab 1987 versah, ist nicht jedermanns Sache. Doch inmitten des blau-beigen Einerleis sorgten die neu lackierten Loks für angenehme Farbtupfer. Auch Fleischmann spendierte seiner neu konstruierten 141 ein Farbbad und präsentiert die Lok als Maschine der Epoche V. Wegen ihres typischen Schaltgeräuschs wurde den Loks dieser Baureihe rasch der Spitzname Knallfrosch verliehen. Das Fleischmann-Modell gibt den Betriebszustand des Vorbilds Mitte der 1990er-Jahre korrekt wieder: ohne Regenrinne, dafür mit Doppellampen und Klatte-Lüftern. Die orientrote 141 ist in verschiedenen Ausführungen lieferbar, in der High-End-Version erscheint sie mit lastgeregeltem Plux-Decoder samt typischem Kallfrosch-Sound. Für die Freunde der Baugröße N liefert Fleischmann einen Reichsbahn-Klassiker in neuer Farbgebung: In gewohnt sauberer Bedruckung erscheint die Ex-DR-V100 in einer Umbauvariante als Baureihe 203 des niederländischen Bahnbau-Spezialisten „VolkerRail“. Die Lok ist mit zusätzlichen Rangiergeländern versehen und gibt den Betriebszustand der Epochen V und VI wieder. Der vierachsige Selbstentladewagen des Typs Falns183 erscheint als Farbvariante in Epoche-V-Ausführung mit braunen Seitenwänden. Der günstige Preis macht auch das Bilden vorbildgerechter Ganzzüge möglich.
Rote 141: 432875; Preis: 219,00 €
Ex-DR-V100: 721105; Preis: 119,00 €
Falns: 852323; Preis: 15,90 €



Traditionell versieht „VolkerRail“ seine Loks mit Namen, 203-4 wurde „Cris“ getauft.



Epoche V: Selbstentladewagen mit Logo der DB AG.

LILIPUT ▶ NEUE VARIANTEN DER DB-BAUREIHE 614 FÜR H0

Nach dem popfarbenen Fahrzeug folgen nun gleich zwei neue Farbvarianten der Baureihe 614: Einer der beiden jeweils dreiteiligen Dieseltriebwagen ist ozeanblau-beige lackiert und daher korrekterweise in Braunschweig beheimatet. Das andere H0-Modell zeigt sich dagegen schon als modernisiertes Exemplar des Bw Nürnberg Hbf in Regionalbahn-Farbgebung mit DB AG-Magerkeks. Wie sein Vorbild besitzt dieser 614 eine neue Inneneinrichtung, es gibt kein Gepäckabteil mehr und jedes zweite Fenster ist seither nicht mehr zu öffnen. ***614 ozeanblau-beige: L133150, 614 mintgrün-türkis: L133152; Preis: je 339 €***



TILLIG ▶ SCHNELLZUGWAGEN FÜR H0 UND TT, IFA-LASTWAGEN IN 1:120



In den Farben der DR-Komfortwagen wurden auch eine Wagen der Bauart Halberstadt lackiert.



Sehr schick sieht die aktuelle blau-weiße Farbgebung der ČD auch auf dem TT-Modell des Ampz 143 aus.



Frischen Fisch bringt der IFA H3A mit Kofferaufbau von der Ostseeküste zu den Konsumenten.

Die aktuell auf dem Markt erhältlichen H0-Modelle der DR-Komfortwagen von ACME können nun vorbildentsprechend ergänzt werden: Tillig bringt seine H0-Reisezugwagen der Bauart Halberstadt nun im passenden Farbkleid. Zur Verlängerung der Komfortwagen-Garnituren, aber auch, um den Zugpersonalen Zugführerabteile zur Verfügung stellen zu können, wurden neun Halberstädter Schnellzugwagen der Bauarten Ame und Bme mit der attraktiven Lackierung mit bordeauxrotem Fensterband und hellgrauen Flächen versehen. Das zeitgemäße H0-Modell überzeugt mit einem sauberen Finish. Die Freunde der Baugröße TT werden ebenfalls mit einem modernen Schnellzugwagen bedacht, und zwar mit den Ampz 143 der Tschechischen Eisenbahn ČD in der 2009 eingeführten Lackierung des Designbüros Nejbrt. Diese wurde perfekt auf das schöne Modell aufgetragen. Aus der Epoche III stammt dagegen der IFA-Lastwagen H3A in TT, der zu DDR-Zeiten für den VEB Fischkombinat Rostock unterwegs war.

Komfortwagen für H0: 74893; Preis: 50,90 €, ČD-Schnellzugwagen für TT: 16521; Preis: 47,90 €€ IFA-Lastwagen für TT: 19051; Preis: 18,50 €

RIVAROSSI ▶ FS-EXPRESSGUTWAGEN FÜR H0



Das zweiteilige Set gedeckter Güterwagen der Bauart Hcqs der italienischen Staatsbahn FS kommt von Rivarossi im Maßstab 1:87. Die Waggons besitzen Übergangstüren samt Faltenbälgen und dürfen mit bis zu 120 km/h bewegt werden. Somit lassen sie sich als Expressgutwagen in Personenzüge einstellen. Rivarossi hat diese Besonderheit und natürlich auch alle anderen Details kompromisslos umgesetzt. Lackierung und Beschriftung gerieten hervorragend. Die Fahrzeuge entsprechen der Epoche IV.

Bestellnummer: HR6311; Preis: 49,90 €

KM1 ▶ SÄCHSISCHE VI K FÜR 1e

Das neue Modell der VI K wird in sieben Varianten mit rundem oder flachem Dampfdom angeboten, beispielsweise als Lok der Vorkriegs-Reichsbahn wie in unserem Bild. Dachluken, Rauchkammertür, Wasserkastendeckel, Sanddom, Kohlekastendeckel, Führerhaustüren und Fenster lassen sich öffnen. Der ESU-Multiprotokoll-Decoder steuert 26 Licht- und Soundfunktionen. Dynamischer Dampf aus Schornstein und Zylinderhähnen rundet das Bild dieses gelungenen Spur 1 e-Modells ab.

Bestellnummer: 109921 (DRG-Lok mit NEM-Radsätzen); Preis: 2290 €



FOTO: JÜRGEN ALBRECHT

ELECTROTREN ▶ SPANISCHER SPRINTER FÜR H0

Die spanischen Drehstrom-Loks der Baureihe 252 sind direkte Vorläufer des „EuroSprinters". Einige Exemplare dieser Lok sind kürzlich in den Bestand der Renfe Integria, der Infrastruktur-Sparte der nationalen spanischen Eisenbahngesellschaft Renfe übergegangen. In deren modernem Gewand präsentiert Electrotren jetzt eine Farbvariante seines bereits bekannten Modells. Gemessen am günstigen Preis ist die Lok ansprechend detailliert, sie verfügt über eine Digitalschnittstelle nach NEM sowie fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel.

Bestellnummer: E2523; Preis: 119,90€



WIKING ▶ OLDIE-LKW-PARADE IN 1:87



Der große Volvo F88 kommt nun als Alupritschen-Sattelzug für H0 daher. Die Ladung stellen Abwasserkanal-Bauelemente aus Beton dar. Dem Technischen Hilfswerk gehört der blau lackierte MAN LA 630, auf dessen Pritsche sich zwei Tankbehälter befinden. Exklusiv bei Vedes-Fachhändlern ist der Mercedes-Benz-Kastenwagen L 406 des Heizungsbau-Unternehmens Stiebel-Eltron erhältlich.

Volvo F88 Sattelzug: 051501; Preis: 21,49€, MAN LA 630: 069328; Preis: 13,99€, Kastenwagen MB L 406: 027056; Preis: 16,99€

www.exPRESSzugreisen.de Pressnitztalbahn

Sonderfahrt auf die Insel Rügen
mit 01 0509-9 und 118 770-7 zur Rügenschen BäderBahn

10. Juni 2017

Zu- und Ausstiege (Ausw.): Leipzig Hbf – Bitterfeld – Lutherstadt Wittenberg – Berlin-Lichtenb. – Bernau – Eberswalde

Preise 2. Klasse (Hin- und Rückfahrt)

ab	Erwachsener	Kind (6-14J.)	Familie (2+2)
Leipzig Hbf	99 €	65 €	235 €
Berlin	89 €	60 €	215 €

(inklusive Mitfahrt in den Zügen der RüBB)

Weitere Informationen unter **Fon +49(0)38 301 / 88 40-12** oder Sie senden eine E-Mail an: **expresszugreisen@pressnitztalbahn.com**.

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt

Ausstellungen 2017 in Pečky CR

Vom 26. bis 28. Mai 2017 werden modulare Modellgleisanlagen und Modelleisenbahnen vorgestellt.

2. und 3. September **4. und 5. November** **29. und 30. Dezember**
7. und 8. Oktober **2. und 3. Dezember** **3. und 4. Februar 2018**

Geöffnet: am Samstag 9–17 Uhr und am Sonntag 9–15 Uhr

Im Rahmen der Ausstellung werden Sie Betriebsmodelleisenbahnen in 0, H0, TT und N sehen, Modelle alpiner Bahnen, eine Ausstellung von Kleinserien- und Fabrikmodellen, eine Sammlung von Exponaten und Reliquien der Eisenbahngeschichte und Gegenwart.

Organisiert von der Vereinigung der Eisenbahnmodellbauer Pečky, Žerotínova 281, PLZ 289 11
Tschechien, GPS 50°5'20.158"N, 15°1'27.101"E

kontakt: info@szmp.cz **web: www.szmp.cz**

Modellbahnen Uwe Hesse

Inh. Martina Hesse · Landwehr 29 · 22087 Hamburg
Tel. 040 / 25 52 60 · Fax 040 / 2 50 42 61 · www.Hesse-Hamburg.de

Hamburg, das Tor zur Welt
Modellbahn Hesse –
Heimathafen für Ihr Hobby

Wir sind für Sie da: Dienstag bis Donnerstag: 9–13 Uhr und 15–18 Uhr, Freitag 9–18 Uhr, Samstag: 9–13.00 Uhr

117. Wormser Spielzeug-Auktion
vom 1. bis 3. Juni 2017

In unserer **117. Wormser Spielzeug-Auktion** werden über 4.000 Positionen antiquarisches Spielzeug an ein internationales Publikum versteigert, dabei ein reichhaltiges Angebot an Eisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten und von allen namhaften Herstellern.

Wir suchen ständig für unser internationales Publikum ganze Sammlungen, Nachlässe und gute Einzelstücke.

Kataloganforderung und weitere Infos finden Sie im Internet: www.auktionshaus-loesch.de.

Wormser Auktionshaus Lösch®
Auktions- und Pfandleihhaus exclusive GmbH
67551 Worms • Weinbrennerstr. 20 • Tel. 0049-(0)6247 90 46-0
Fax 90 46-29 • Email: info@wormser-auktionshaus.de

Seit 1985: 32 Jahre Wormser Spielzeug-Auktionen - 32 Jahre Erfahrung, Kompetenz und tausende zufriedene Stammkunden

HERPA ▶ AUTOMOBIL-KLASSIKER FÜR H0, FLUGZEUG-KLASSIKER FÜR N



Typisch Wirtschaftswunder: Opel Kapitän für den Chef, Käfer für die Sekretärin.



Die Junkers Ju 52/3 m D-AQUI: ein fliegendes Denkmal im Maßstab 1:160.

Bei Herpa rollt das Wirtschaftswunder in Form des knallroten VW Käfer (Typ 1200, Modelljahr 1961) und des Opel Kapitän P 2,6 daher, der mit seinem gediegenen Zweifarblack in Cremeweiß-Schwarz den neuen Glanz jener Jahre vermittelt. Leider sind die beiden Herpa-Modelle im Maßstab 1:87 jedoch keine besondere Glanztat, sondern sehr schlicht gehaltene, in ihren Proportionen nicht ganz gelungene Miniaturen. Die Museums-Ju 52 für N ist dagegen ein wunderschönes Flugzeug-Modell.

Opel Kapitän: 024556-004; Preis: 7,95 €
VW Käfer: 022361-005; Preis: 11,95 €
Junkers Ju 52 in N: 019040; Preis: 62,95 €

BUBIMODEL ▶ KLEINE KAPELLE FÜR TT



Der Lasercut-Spezialist aus Tschechien präsentiert eine handliche Kapelle nach alpenländischem Vorbild im Maßstab 1:120. Der Zusammenbau des Bethauses erfordert etwas Fantasie, auch sind einige Nacharbeiten nötig. Zum Lohn erhält man jedoch ein hübsches und preiswertes Modell.

Bestellnummer: 70058; Preis: 3,50 €

MEHLHOSE ▶ PUTZIGE OST-FLITZER FÜR H0



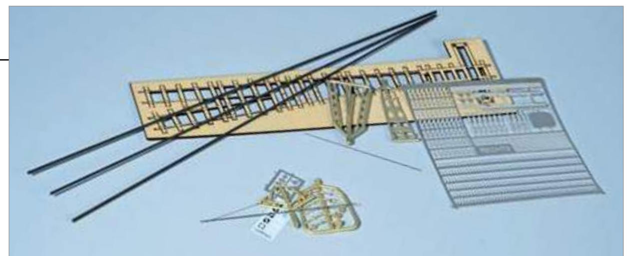
Zwei neue Mehlhose-H0-Modelle im Vertrieb bei Busch: Der Balkancar kommt in Grau, während die komplett neu entwickelte Nachbildung des Multicar M 21 vorerst in Blau geliefert wird.

Balkancar: 210 009302, Multicar: 210 006301; Preis: je 12,90 €

RAILBOYS ▶ FINESCALE-WEICHENBAUSATZ FÜR H0e

Die Spezialisten für ausgefallene Schmalspurmodelle nach österreichischen Vorbildern liefern nun einen Weichenbausatz für die Nenngröße H0e aus. Daraus kann mit einigem Aufwand eine ultrafeine Schienenverzweigung mit Echtholz-Schwellenrost entstehen. Zusätzlich wird es passende Weichenstellhebel-Bauteile aus Messing geben.

Weitere Infos und Bestellmöglichkeit unter www.railboys.at



BUSCH ▶ HANOMAG-BOOTSTRANSPORT UND OSTBLOCK-TRAKTOR FÜR H0



Der Hanomag Al 28 wird für den Bootsausflug bereitgemacht.

Der einst vor allem für Organisationen wie den Bundesgrenzschutz oder das Technische Hilfswerk gebaute Hanomag-Lkw der Baureihe Al 28 kommt bei Busch nun als braun lackiertes, ziviles Fahrzeug daher. Er hat ein kleines Motorboot geladen. Nicht minder interessant dürfte der in Minsk produzierte Traktor Belarus MTZ-82 in rot-weißer Exportlackierung sein.

Hanomag AL 28: 50813; Preis: 26,99 €
Belarus MTZ-82: 51302; Preis: 19,99 €



Belarus MTZ-82 in Exportversion.

US-CORNER



Neu bei Roundhouse: KCS-GP 38-2 sowie Chemie-Kesselwagen und beladene UP-Gondola.

„Affordable quality model trains", erschwingliche Qualitätsmodelle, so lautet der Werbespruch für die Roundhouse-Produkte aus dem Hause Athearn. Die Bedeutung von „erschwinglich" und „Qualität" wird ja meist sehr subjektiv gesehen. Objektiv betrachtet, ist die GP 38-2 in auffälliger Kansas City Southern-Lackierung (Art.-Nr. RND14845) aber eine wirkliche Empfehlung: sauber graviert und mit vielen Details versehen. Die Lackierung und Bedruckung sind ebenso einwandfrei wie die analogen Fahreigenschaften. Die Lok hat in den USA eine UVP von 99,98 $ und man erhält sie dort bei vielen Händlern schon für 80 $. Hierzulande geht sie im Fachhandel für rund 110 Euro über den Ladentisch. Bei Roundhouse-Produkten gilt es, sich das jeweilige Modell genau anzusehen. Nicht alles kann in gleichem Maß überzeugen. Während der markante „Dow Chemical"-Kesselwagen (Art.-Nr. RND14894) mit guter Detaillierung und Lackierung überzeugt, wirkt die beladene UP-Gondola (Art.-Nr. RND14814) wie aus den frühen 70er-Jahren.

Über jeden Zweifel erhaben sind dagegen die Produkte aus der hochwertigen Athearn-Genesis-Reihe, und das gilt uneingeschränkt auch für den 50'-Hydra-Cushion-Box Car (Art.-Nr. ATHG 63889) in den Farben der Katy (Kansas City Southern).

Auch Freunde der Spur N können auf neue Athearn-Produkte zurückgreifen, so auf eine silberne Gondola der UP (Art.-Nr. 24998) und einen frühlingsgrünen FMC-Box Car (Art.-Nr. 24236).



Ein schlichter Traum: Katy-Box Car von Athearn Genesis.



FOTOS (3): RAINER ALBRECHT

Perfekte Modelle für N-Bahner.



unverbindliche Preisempfehlung



PIKO

FORMNEUHEIT!
Ab sofort im Fachhandel.
Elektrolok Rh 1010 ÖBB Ep. IV

#51760 Elektrolok Rh 1010 ÖBB Ep. IV 169,99 €*
#51761 ~ Elektrolok Rh 1010 ÖBB Ep. IV 199,99 €*

Highlights: Rahmen aus Zinkdruckguss I feinste Lackierung und Bedruckung I filigrane Stromabnehmer und Isolatoren I vorbildgerechte Stirnlampen I geätzter Laufsteg I realistische Nachbildung der Drehgestell-Traversen I extra angesetzte Griffstangen I hervorragende Fahreigenschaften I fünfpoliger Motor I mit PluX22 Decoder schaltbare Führerstandsbeleuchtung, abblendbare Scheinwerfer und LED-Lichtwechsel weiß/rot I Digitalschnittstelle PluX22 nach NEM 658 I AC Version werksseitig mit PluX22 Decoder ausgerüstet I Sound nachrüstbar; Chassis für Lautsprecheraufnahme vorbereitet

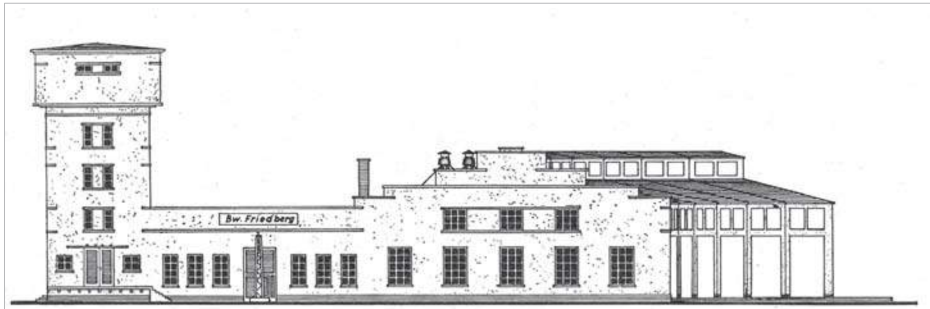
www.piko.de



IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 60 JAHREN: Ein mittelgroßes Bw

☐ Planen Sie ein neues Bw für Ihre Anlage? Publikationen dazu gibt es mittlerweile jede Menge, zuletzt zum Beispiel in der aktuellen MODELLBAHN SCHULE des MEB. Im Heft 7/1957 bin ich auf die Zeichnung eines siebenständigen Ringlokschuppens in ungewöhnlicher Bauart gestoßen, die im Zubehörsortiment so nicht zu finden ist. Günter Fromm zeichnete ein Gebäude in Stahlbetonbauweise, bei dem auch die Dachplatten und Fensterrahmen aus diesem Material bestehen. Der Schuppen des fiktiven Bw Friedberg ist mit allen Bauteilen auf über neun Seiten detailliert wiedergegeben. Eine sehr schöne Vorlage.



ZEICHNUNG: GÜNTER FROMM/ARCIV MEB

CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

Zug des Monats

☐ Mit zwei Verstärkungswagen rollt der „Kolibri"-Nahverkehrs-Pendelzug am Kaeserberg. Der 100 km/h schnelle RBDe 560 zieht damit zusätzlich etwa 66 Tonnen. Die Leistungsgrenze des Hochleistungsfahrzeugs ist damit nicht erreicht, denn in Steigungen bis 20 Promille beträgt seine Anhängelast 300 Tonnen. Die Betriebsform mit Zusatzwagen wurde in den 90er-Jahren oft praktiziert, aber nicht gern gesehen, weil die Verstärkung am Wendebahnhof Rangiermanöver erforderlich machte und die Vorzüge der Pendelfähigkeit verloren gingen. Der RBDe 562 003 gehört zu den sechs Fahrzeugen, die 1997 für 25 kV/50 Hz und damit für den Einsatz nach Frankreich umgebaut wurden.


FOTO: CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

Was ich fragen wollte:



FOTO: DE BIMMLBAHNER

Samstagmorgen, 9 Uhr in Leipzig: Von den ersten Probebildern wird noch niemand gestört. Doch bald wird es eng in der Halle.

☐ Fühlen Sie sich eigentlich gestört, wenn auf Ausstellungen und Messen professionell fotografiert wird?
Wir sind immer sehr dankbar, wenn unsere Leser mit Bildern von schön gemachten Heimanlagen auf uns zu kommen. Oft ergeben sich dadurch lesenswerte Artikel, wie in diesem Heft ab Seite 80. Doch solche schönen Gelegenheiten entstehen eher selten. Um Ihnen trotzdem in der Regel zwei Anlagenportraits pro Heft zeigen zu können, sind wir auf die Ausstellungsanlagen angewiesen, wie sie auf größeren und kleineren Veranstaltungen vor Publikum gezeigt werden.

Aufwendiges Fotografieren mit Dauerlicht oder Blitzanlagen und für die Dauer der jeweiligen Einstellung stillstehende Züge sind notwendig, um Ihnen hochwertige Bilder präsentieren zu können. Das stört sowohl die Anlagenbetreuer in Ihrem Fahrbetrieb als auch die Zuschauer. Wenn nichts fährt, wenden sich auch Interessierte schnell entäuscht ab. Wie sehen Sie das? Ihre Meinung interessiert mich. *A. Bauer-Portner*



Trotz des enormen Platzbedarfs entstehen auch in der Baugröße II großzügige Bahnanlagen, auf denen realistischer Betrieb gezeigt wird.

SCHENKLENGSFELD

Spur II-Treffen

☐ Mitglieder und Freunde der „Interessengemeinschaft Spur II" freuen sich schon auf das Jahrestreffen an Himmelfahrt. In der Mehrzweckhalle von Schenklengsfeld (zirka acht Kilometer südöstlich von Bad Hersfeld) entsteht eine große Modulanlage mit den Spurweiten 64, 45 sowie 30/26,7 Millimeter. Zu sehen gibt es viele interessante Eigenbauten und Kleinserienmodelle im Maßstab 1:22,5.

Aufgrund der geringen Nachfrage gibt es für die Regelspur (64 mm) derzeit nur wenige Fertigmodelle zu kaufen. Deshalb nutzen viele Mitglieder den Eigenbau. Die Besucher erfahren hautnah, wie einfach der Modellbau im großen Maßstab sein kann. Mit einigen Holzleisten lassen sich schöne Nebengebäude der Bahn einfach und schnell bauen. Und das authentisch und maßstäblich – meist nach Plänen des Vorbilds. Beim Fahrzeugbau bevorzugen die Modellbauer meist die Materialien des Vorbildes: Das Fahrgestell von Güterwagen entsteht mit Profilen aus Metall (meist Messing). Für die Seitenwände von gedeckten Wagen dienen Messingprofile und Holzleisten. Die Dachunterkonstruktion ist ebenfalls aus Holz, darüber kann Schmirgelpapier angebracht werden. Die Lokomotiven entstehen aus vielen hundert Teilen, weshalb der Bau hier Monate oder Jahre in Anspruch nehmen kann. Neben dem Fahrzeugbau floriert auch der Gleisbau. Einige Mitglieder bauen in 64 Millimeter Spurweite an Weichen des Typs EW 190, die eine Länge von rund 180 Zentimetern haben. Eine Initiative hat sogar maßstäbliche Schienenlaschen mit M1-Schrauben gefertigt. Weil der Platzbedarf im Maßstab 1:22,5 doch größer als in den gängigen Spurweiten ist und nicht jeder den passenden Kellerraum hat, kommen viele Mitglieder zum Treffen, um ihr neuestes Werk zu zeigen.



Gleisbau im Maßstab 1:22,5 mit 64 Millimetern Spurweite: Da hat man etwas in der Hand.

Freunde und Besucher sind zum Fahrtreffen und Erfahrungsaustausch am Freitag, den 26. Mai und am Samstag 27. Mai von jeweils 9 bis 18 Uhr ganz herzlich willkommen. Info: www.spur-II.de oder Martin Graf: 0711/4844044.



FOTOS (3): IG SPUR II

Faszinierende Eigenbaumodelle in Schmal- und Regelspur werden in Schenklengsfeld zu bestaunen sein.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba), Bernd Keidel (ke), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Jörg Chocholaty, Peter Hauswald, Rob Pisani, Helge Scholz, Matthias Teufert

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150, bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154, Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 29, ab 1.1.2017,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Sandra Corvin, (Bestellservice, (08141) 53481-0)

SEKRETARIAT
Petra Schwarzendorfer, Melanie Hilpert

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH, Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.
Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen On- bzw. Offline-Produkten ein.

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: NIKLAS BEHRLA

FÜR DEN KRIEG GEBAUT, IM FRIEDEN ERFOLGREICH

Die Baureihe 52 war schlicht eine vereinfachte 50 für den Einsatz im Zweiten Weltkrieg. Doch sie sollte das Bild der Nachkriegs-Eisenbahn entscheidend mitprägen.



FOTO: MICHAEL SIEMENS

DICKE STÄMME

Erst die Beladung macht offene Güterwagen richtig interessant. Spezialwagen für den Holztransport sind ein dankbares Objekt für realistische Verbesserungen.

Das Juli-Heft erscheint am **16. Juni** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: CHRISTIAN FRENZ

EIN ERFOLGSMODELL WIRD GEOPFERT

Vor 30 Jahren wurden die ersten Wagen vorgestellt, vor zehn Jahren wurde der Interregio ersatzlos gestrichen.

AUSSERDEM

Bochum feiert

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) wird 50, das Museum in Dahlhausen 40 Jahre alt.

Die Bahnen der EU

Wir beginnen unsere neue Serie mit einem Portrait des aktuellen Geschehens in Belgien.

Bierträger und Dachrinnen

Der Bausatz der Brauerei Weihenstephan verlangt nach vielen weiteren Ergänzungen im Detail.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: FRANK ZARGES

DAS HIN UND HER AM HAFEN

Der neue norddeutsche H0-Hafenbahnhof des Teams Deltaspoor beeindruckt mit seiner Detailverliebtheit.



FOTO: FRANK ZARGES

MIT DER LOK NACH LEDERHOSE

Der MEC Weida aus Thüringen hat der stillgelegten Nebenbahn Niederpöllnitz – Münchenbernsdorf ein Modell-Denkmal gesetzt.

Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt

Preßnitztalbahn

JUBILÄUM 125 Jahre Preßnitztalbahn Wolkenstein - Jöhstadt

2017 25 Jahre Museumsbahn Steinbach - Jöhstadt

Das Preßnitztal feiert 125 Jahre –
feiern Sie gemeinsam mit uns!

Pfingsten mit Bahnhofsfest

3. bis 5. Juni 2017

- im Bahnhof Jöhstadt und Steinbach – Festmeile mit Livemusik Gastronomie, Verkaufs- und Infostände
- ständiger Verkehr der Museumsbahn bis nach Mitternacht
- Zugbetrieb mit 6 Dampflokomotiven
- Einsatz IK-Zug mit Personenwagen zu Zeiten der Eröffnung der Schmalspurbahn um 1900
- Modelleisenbahnausstellung in der Ausstellungs- und Fahrzeughalle Schlössel mit Präsentation von Fahrzeugen der Museumsbahn im Original
- abwechselungsreiche Angebote für die ganze Familie entlang unserer Museumseisenbahn

„AUSFLUGSLINIE PRESSNITZTAL“
stündlicher Verkehr historischer Busse mit Anschluß zu Zügen der DB Erzgebirgsbahn in Wolkenstein sowie zu den Veranstaltungen an der früheren Bahnlinie:
u. a.: Sonderausstellung im Preßnitztalmuseum Niederschmiedeberg (3., 4. und 5. Juni),
Mühlentage: Legler-Mühle, Großrückerswalde und Neubertmühle, Mittelschmiedeberg (4. und 5. Juni)

Preßnitztalbahn

Informationen, Reservierungen in planmäßigen Zügen und Sonderzugbestellungen bei: IG Preßnitztalbahn e.V.
Am Bahnhof 78 · 09477 Jöhstadt · Tel. 037343 808037 · Fax 037343 80809 · www.pressnitztalbahn.de

Mit freundlicher Unterstützung von:



FreiePresse





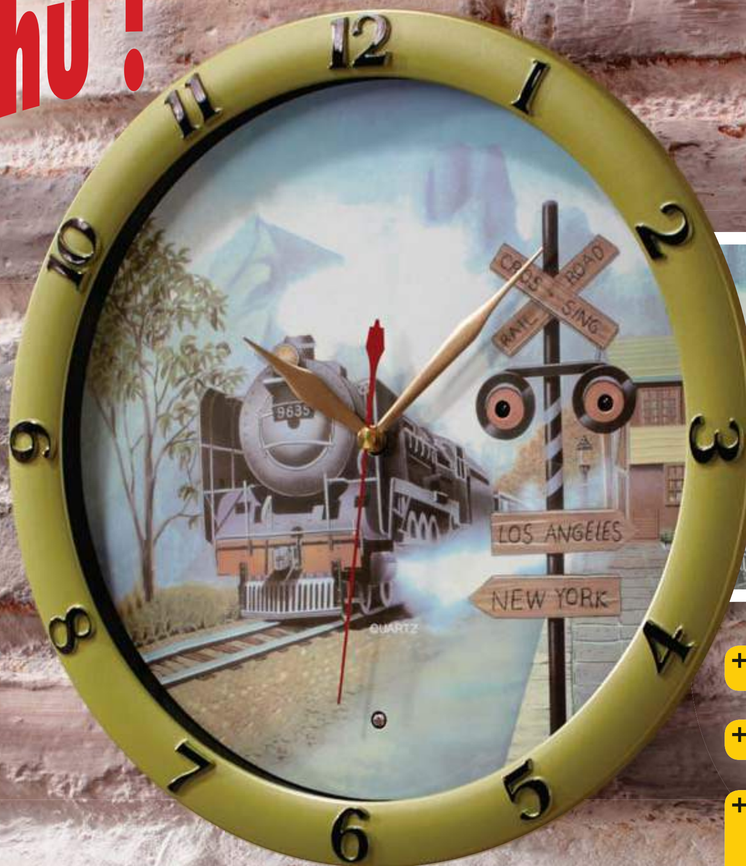


EURO tops

Exklusives Rabatt-Angebot für Modell Eisenbahner-Leser

Tschu ! Tschu !

5€ GESPART
NUR GÜLTIG BIS 18.06.2017



statt 29,99
nur 24,99

+ Signalleuchten blinken
+ Dampflok-Geräusche
+ Integrierter Lichtsensor: Klänge ertönen nur bei Tages- oder Kunstlicht

Für echte Eisenbahn-Liebhaber!

Zu jeder vollen Stunde bietet die **WANDUHR „NOSTALGIC TRAIN"** Ihnen Eisenbahn-Atmosphäre pur: Die Lokomotive stößt ein vertrautes „tschu-tschu" aus, ein Pfiff ertönt - und die Räder rattern rhythmisch auf den Schienen, während die Signalleuchten dazu im Takt blinken. Die Uhr hat ein Quarzlaufwerk und einen integrierten Sensor, so dass die Klänge nur tagsüber oder wenn im Zimmer Licht brennt, ertönen. Betrieb mit 3 Mignon-Batterien (separat erhältlich). Ø 30 cm. Ein echtes Vergnügen für Auge und Ohr, ein tolles Geschenk für Sammler und Eisenbahnfreunde!

Wanduhr „Nostalgic Train"
26 808 . . . statt 29,99 **nur 24,99**
Sie sparen 5 €

Wir sind rund um die Uhr persönlich für Sie da.

www.eurotops.de
01 80/530 62 63*
0 21 73/92 42 00

*14 Cent/Min. a. d. Festnetz; abweichend a. d. Mobilfunk max. 42 Cent/Min.

Ihre 6 Vorteile bei EUROtops

- Über 30 Jahre Erfahrung
- 1,6 Millionen zufriedene Kunden
- 30 Tage Rückgabemöglichkeit
- 3 Jahre EUROtops-Qualitätsgarantie
- Professionelle Beratung vor und nach Ihrem Einkauf
- Sichere und schnelle Lieferung

Jetzt Rabatt sichern – 30 Tage Zeit zum Prüfen

Ihre persönliche Aktionsnummer **G7J 002**

Artikelbezeichnung	Bestell-nummer	Größe bei Textilien etc.	Anzahl	Normalpreis in Euro	Vorteilspreis in Euro
Wanduhr „Nostalgic Train"	26808	–		~~29,99~~	24,99

Name, Vorname

PLZ, Ort

Straße, Hausnummer

WICHTIG! Geburtsdatum

Gleich einsenden an:
EUROtops Versand • Postfach 40 04 22
40244 Langenfeld













Rechnung


Vorkasse